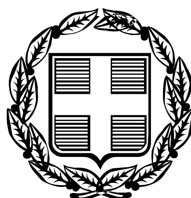


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 175**

9 Φεβρουαρίου 2007

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ[1] 327/V/2007

Λήψη απόφασης επί της αυτεπάγγελτης έρευνας της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού για εναρμονισμένη πρακτική των εταιρειών διύλισης πετρελαιοειδών στον καθορισμό τιμών πώλησης αεροπορικών καυσίμων, κατόπιν και σχετικής καταγγελίας της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών Προσώπων (IATA) κατά των εταιρειών ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. και ΜΟΤΟΡ ΕΛΛΑΣ - Διυλιστήρια Κορίνθου Α.Ε.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην αίθουσα Συνεδριάσεων του 1ου ορόφου, του κτηρίου των Γραφείων της (Κότσικα 1Α & Πατησίων), την 11η Μαΐου 2006, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.30, με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Σπυρίδων Ζησιμόπουλος

Μέλη: Αριστομένης Κομισόπουλος,

Αριστέα Σινανιώτη,

Ιωάννης Δραπανιώτης, κωλυομένου του τακτικού Φαίδωνα Στράτου,

Γαρυφαλιά Αθανασίου,

Σπυρίδων-Βασίλειος Χριστιανός

Κυριάκος Μακαρώνας, κωλυομένου του τακτικού Χρήστου Ιωάννου

Απόστολος Ρεφενές

Δημήτριος Γιαννέλης

Ελίζα Αλεξανδρίδου και

Αθανάσιος Στεφόπουλος, λόγω κωλύματος της τακτικής Γεωργίας Μπεχρή- Κεχαγιόγλου

Γραμματέας: Όλγα-Ανίτα Ραφτοπούλου, κωλυομένης της τακτικής Αικατερίνης Τριβέλη

Θέμα της συνεδρίασης ήταν η λήψη απόφασης επί της υπ'αριθμ. 1743/27.3.2006 αυτεπάγγελτης έρευνας της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού (εφεξής Γ.Δ.Α.) για εναρμονισμένη πρακτική των εταιρειών διύλισης πετρελαιοειδών στον καθορισμό τιμών πώλησης αεροπορικών καυσίμων, κατόπιν και σχετικής καταγγελίας της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών Προσώπων κατά των εγχώριων εταιρειών διύλισης.

Η συνεδρίαση διακόπηκε και συνεχίσθηκε την 8η Ιουνίου 2006, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.30 στην ίδια ως άνω αίθουσα συνεδριάσεων.

Στη συνεδρίαση παρέστησαν: α) η καταγγέλλουσα Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών Προσώπων (εφεξής IATA), δια των πληρεξουσίων δικηγόρων της Ιωάννη Χατζηπροδρόμου, Ευθυμίας Κινινή, Βύρωνα Χατζηπροδρόμου και Fulena Poolust, β) η καταγγελλόμενη εταιρεία «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ» (εφεξής α΄ καταγγελλόμενη ή ΕΛ.ΠΕ.), δια των νομίμων εκπροσώπων της Γεώργιο Ηλιόπουλο (Διευθυντή Νομικής Υπηρεσίας), Απόστολο Ριζάκο (Γενικό Διευθυντή Εφοδιασμού και Εμπορίας Πετρελαιοειδών) και Θεόδωρο Βάρδα (μέλος Δ.Σ.), μετά των πληρεξουσίων δικηγόρων της Ηλία Τσοπελάκο, Μαρίας Γκολφινοπούλου και Αικατερίνης Πολιτοπούλου και γ) η καταγγελλόμενη εταιρεία ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ ΕΛΛΑΣ - Διυλιστήρια Κορίνθου Α.Ε.» (εφεξής β' καταγγελλόμενη ή ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ) δια του νομίμου εκπροσώπου της Ιωάννη Κοσμαδάκη (αναπληρωτή Διευθύνοντα Σύμβουλο και Γενικό Διευθυντή Εμπορίας), και μετά των πληρεξουσίων δικηγόρων της Αναστασίας Δρίτσα, Αγγελικής Κανελλοπούλου και Χαρίκλειας Νικολοπούλου,.

Στην αρχή της συνεδρίασης το λόγο έλαβε ο Προϊστάμενος του Δ' Τμήματος της Β' Διεύθυνσης Εφαρμογής της Γ.Δ.Α., Ιωάννης Κατρακάζης, ως εκτελών χρέη Γενικού Εισηγητή, ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά την προαναφερόμενη εισήγηση της Γ.Δ.Α. και πρότεινε τα εξής:

«α) Να υποχρεωθούν οι εταιρείες ΕΛ.ΠΕ Α.Ε και ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ Α.Ε να παύσουν την αναφερόμενη [στην εισήγηση] παράβαση και να παραλείψουν αυτήν στο μέλλον καθώς επίσης και να προσδιορίσουν εφεξής αυτόνομα και ανεξάρτητα το κόστος τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας και

β) Να επιβληθεί πρόστιμο για την προαναφερόμενη παράβαση στην εταιρεία ΕΛ.ΠΕ Α.Ε έξι εκατομμύρια επτακόσιες έξι χιλιάδες επτακόσια εξήντα πέντε ευρώ (6.706.765 €) και στην εταιρεία ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ Α.Ε τρία εκατομμύρια τετρακόσιες εβδομήντα εννέα χιλιάδες τετρακόσια δεκατρία ευρώ (3.479.413€)».

[1] Από την παρούσα απόφαση έχουν παραλειφθεί, σύμφωνα με το άρθρο 26 παρ.7 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 1890/Β'/29.12.2007), τα στοιχεία εκείνα, τα οποία κρίθηκε ότι αποτελούν επιχειρηματικό απόρρητο. Στη θέση των στοιχείων που έχουν παραλειφθεί υπάρχει η ένδειξη [...]. Όπου ήταν δυνατό τα στοιχεία που παραλείφθηκαν αντικαταστάθηκαν με ενδεικτικά ποσά και αριθμούς ή με γενικές περιγραφές (εντός [...]).

Κατά τη συνεδρίαση της 8ης Ιουνίου 2006, το λόγο έλαβαν οι πληρεξούσιοι δικηγόροι και οι νόμιμοι εκπρόσωποι των ενδιαφερομένων μερών, οι οποίοι ανέπτυξαν τις απόψεις τους, απάντησαν σε ερωτήσεις, που τους υπέβαλαν ο Πρόεδρος και τα Μέλη της Επιτροπής Ανταγωνισμού (εφεξής Επιτροπή ή Ε.Α.), και ζήτησαν, η μεν καταγγέλλουσα να γίνει δεκτή η καταγγελία της, οι δε καταγγελλόμενες εταιρείες να απορριφθεί η εισήγηση της Γ.Δ.Α., αναφερόμενες αμφότερες και στα υπομνήματα που θα καταθέσουν. Η καταγγέλλουσα και η δεύτερη καταγγελλόμενη ζήτησαν από την Επιτροπή την εξέταση μαρτύρων για τη θεμελίωση των ισχυρισμών τους, ενώ η α' καταγγελλόμενη παραιτήθηκε από το δικαίωμα εξέτασης μαρτύρων. Η Επιτροπή, αποδεχόμενη το αίτημα, εξέτασε τους εξής μάρτυρες: 1) τον μάρτυρα της καταγγέλλουσας, Lasantha Subasinghe (Οικονομικό Διευθυντή Ι.Α.Τ.Α) και 2) τον μάρτυρα της β' καταγγελλόμενης εταιρείας Ν. Χαριτάκη. Κατόπιν, ο Πρόεδρος της Επιτροπής έδωσε προθεσμία στις ενδιαφερόμενες εταιρείες έως την 19η Ιουνίου 2006, ημέρα Δευτέρα, προκειμένου να υποβάλουν τα υπομνήματά τους.

Η Επιτροπή συνήλθε σε διάσκεψη κατά τις συνεδριάσεις της 29ης Ιουνίου 2006, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:30, και της 1ης Σεπτεμβρίου 2006, ημέρα Παρασκευή και ώρα 13.30. Με την από 25.9.2006 απόφασή της, η Ολομέλεια της Επιτροπής ανέθεσε σε τρία μέλη της οικείας σύνθεσης να εξετάσουν κατά πόσον παραλείφθησαν ή αγνοήθησαν από τη Γ.Δ.Α., κατά τη σύνταξη της παρούσας εισήγησης, κρίσιμα στοιχεία του φακέλου της παρούσας υπόθεσης. Τα εν λόγω μέλη διαπίστωσαν ότι δεν συντρέχει τέτοια περίπτωση.

Η Επιτροπή συνήλθε εκ νέου σε διάσκεψη την 18η Ιανουαρίου 2007 (ημέρα Πέμπτη και ώρα 12.00), την οποία συνέχισε την 29η Ιανουαρίου 2007 (ημέρα Δευτέρα και ώρα 13.00) και ολοκλήρωσε τη 2α Φεβρουαρίου 2007 (ημέρα Παρασκευή και ώρα 9.30) στην ως άνω αίθουσα συνεδριάσεων του 1ου ορόφου των Γραφείων της, και αφού έλαβε υπόψη της όλα τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, την Εισήγηση της Γ.Δ.Α., τις απόψεις που διετύπωσαν τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά τη συζήτηση της υπόθεσης και τα υπομνήματα, που υπέβαλαν, καθώς και τα όσα κατέθεσαν οι μάρτυρες κατά την ακροαματική διαδικασία:

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ

Ι. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ

1. Η ΙΑΤΑ υπέβαλε, στις 25.3.2003, αναφορά-καταγγελία στη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (εφεξής ΡΑΕ) σχετικά με την απόφαση των διυλιστηρίων να μετακυλίσουν στις επόμενες βαθμίδες εμπορίας το κόστος τήρησης υποχρεωτικών διαθεσίμων που επέβαλε ο ν. 3054/2002 από 1.1.2003 μέσω της αλλαγής της βάσης υπολογισμού της τιμής των αεροπορικών καυσίμων με αποτέλεσμα την ομοιόμορφη αύξηση των εν λόγω τιμών.

2. Με το από 19.5.2003 έγγραφό της, η ΡΑΕ παρέπεμψε την καταγγελία στην Επιτροπή Ανταγωνισμού για να διερευνηθεί το θέμα της πιθανής εναρμόνισης της πρακτικής των εταιρειών διύλισης πετρελαίου στην Ελλάδα ως προς τη διαμόρφωση και επιβολή συγκεκριμένης τιμής για τα καύσιμα που προμηθεύουν στις αεροπορικές εταιρείες.

3. Καταγγελλόμενες εταιρείες είναι η ΕΛ.ΠΕ., η οποία απορρόφησε την εταιρεία ΠΕΤΡΟΛΑ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.Β.Ε (εφεξής ΠΕΤΡΟΛΑ) το Σεπτέμβριο του 2003 και η ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ. Η πρώτη είναι σήμερα ο μεγαλύτερος εμπορικός και βιομηχανικός όμιλος στην Ελλάδα, οι δραστηριότητες του οποίου περιλαμβάνουν την προμήθεια/διύλιση αργού πετρελαίου και την εμπορία πετρελαιοειδών, την παραγωγή και εμπορία πετροχημικών και χημικών, την έρευνα και εκμετάλλευση υδρογονανθράκων, την κατασκευή και εκμετάλλευση αγωγών μεταφοράς υδρογονανθράκων, την εμπορία, παραγωγή και εκμετάλλευση κάθε άλλης μορφής ενέργειας. Το 2002, είχε συνολικό κύκλο εργασιών 2.779.130.019 ευρώ, και κύκλο εργασιών στην εγχώρια αγορά αεροπορικού καυσίμου 97.812.179 ευρώ. Η ΠΕΤΡΟΛΑ είχε, το ως άνω έτος, συνολικό κύκλο εργασιών 1.125.501.896 ευρώ, και κύκλο εργασιών στην εγχώρια αγορά αεροπορικού καυσίμου 81.793.719 ευρώ. Η δεύτερη καταγγελλόμενη ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ είναι επίσης μία από τις σημαντικότερες μονάδες στην Ελλάδα στον τομέα της διύλισης και επεξεργασίας αργού πετρελαίου και στον τομέα της εμπορίας πετρελαιοειδών. Το 2002, είχε συνολικό κύκλο εργασιών 1.361.796.643 ευρώ και κύκλο εργασιών στην εγχώρια αγορά αεροπορικού καυσίμου 31.824.381 ευρώ.

4. Η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού (εφεξής ΓΔΑ), παράλληλα με τη διερεύνηση της ως άνω καταγγελίας, διενήργησε και αυτεπάγγελτο έλεγχο στη γενικότερη εμπορική πολιτική που εφαρμόζουν οι ως άνω εταιρείες διύλισης για τη διαπίστωση τυχόν άλλων παραβάσεων του ν. 703/1977 όπως ισχύει.

5. Από τον έλεγχο που διεξήχθη και με βάση τα στοιχεία του φακέλου, η ΓΔΑ κατέληξε, μεταξύ άλλων, στις ακόλουθες διαπιστώσεις:

α) Ότι οι εγχώριες εταιρείες διύλισης ΕΛ.ΠΕ, ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ και ΠΕΤΡΟΛΑ εναρμόνισαν την πολιτική τους με την ταυτόχρονη υιοθέτηση την 1.1.2003 του νέου δείκτη Platt's -παρά το γεγονός ότι ο παλιός δείκτης συνέχισε να δημοσιεύεται μέχρι τον Μάϊο του 2003- για την τιμολόγηση του αεροπορικού καυσίμου (J-A1), με σκοπό να καλύψουν το κόστος τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας (CSO) που προβλέπει ο ν. 3054/2002.

β) Ότι το κόστος τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας για το αεροπορικό καύσιμο ενσωματώθηκε και για τις τρεις εταιρείες διύλισης (ήδη δύο μετά την εξαγορά της ΠΕΤΡΟΛΑ από τα ΕΛ.ΠΕ το 2003) στη νέα βάση υπολογισμού της τιμής, παρά το γεγονός ότι δεν μπορεί να είναι το ίδιο για όλες τις εταιρείες με αποτέλεσμα να μην μπορεί να προσδιορισθεί με ακρίβεια το τελικό ύψος του για κάθε εταιρεία διύλισης.

γ) Ότι η ταυτόχρονη υιοθέτηση από τις εταιρείες διύλισης της νέας βάσης (δείκτη) υπολογισμού, είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της τελικής τιμής του αεροπορικού καυσίμου, στο βαθμό που οι υπόλοιποι παράγοντες καθορισμού της τιμής (προμήθειες -premium, τυχόν εκπτώσεις) παρέμειναν αμετάβλητοι.

δ) Ότι, εκτός από τα ανωτέρω, οι δύο καταγγελλόμενες εταιρείες υιοθέτησαν από 1.1.2004 ίδια μέθοδο υπολογισμού της τιμής και ίδια προμήθεια -συμπεριλαμβανομένων και των λοιπών επιβαρύνσεων- για τις πωλήσεις μέσω αγωγού. Επίσης, προχώρησαν σε ταυτόχρονη αλλαγή της προμήθειας (premium) που χρεώνουν τις εταιρείες εμπορίας αεροπορικών καυσίμων στις νέες τους συμβάσεις για το 2004, η οποία πλέον υπολογίζεται σε ετήσια και όχι σε τριμηνιαία βάση.

ΙΙ. ΕΠΙ ΤΩΝ ΔΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΝΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΑΙΤΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ

6. Ως προς την ένσταση των ΕΛ.ΠΕ. σχετικά με την πρόσβαση στο φάκελο

Με το υπόμνημά της, η καταγγελλόμενη εταιρεία ΕΛ.ΠΕ. ισχυρίζεται ότι δεν της επετράπη η πρόσβαση στα πλήρη στοιχεία του φακέλου, και ειδικότερα στα κάτωθι στοιχεία: α) το υπ'αριθμ. 4695/2.8.2005 υπηρεσιακό σημείωμα, μνεία του οποίου γίνεται στην υποσημείωση 19 της σελ. 32 της Εισήγησης, β) τα αποδεικτικά έγγραφα από τα οποία προκύπτουν τα αναφερόμενα στη σελ. 27 της Εισήγησης συγκριτικά στοιχεία σχετικά με τις τιμές προμήθειας αεροπορικών καυσίμων σε τρίτες χώρες και γ) την υπ'αριθμ. 3948/28.7.2004 επιστολή αεροπορικής εταιρείας προς τη ΓΔΑ (σελ. 31 της Εισήγησης) η οποία, κατά τους ισχυρισμούς της καταγγελόμενης εταιρείας, δεν περιλαμβάνεται στα στοιχεία του φακέλου χωρίς όμως να χαρακτηρίζεται ως απόρρητη.

7. Ως προς το υπ'αριθμ. 4695/2.8.2005 έγγραφο, σαφώς ορίζεται στον Πίνακα των στοιχείων ότι «δεν μπορεί να χορηγηθεί επειδή είναι υπηρεσιακό σημείωμα». Πρόκειται ειδικότερα για εσωτερικό σημείωμα έκθεσης ελέγχου των χειριστών της υπόθεσης προς τον Πρόεδρο της Ε.Α.. Το ως άνω έγγραφο δεν έχει αποδεικτική αξία και συνεπώς η γνώση του ουδόλως είναι απαραίτητη για την υπεράσπιση της καταγγελόμενης, δεδομένου ότι οι επίσημες θέσεις, απόψεις και επιχειρήματα της ΓΔΑ περιλαμβάνονται στην Εισήγηση. Αντιθέτως δε από ό,τι ισχυρίζεται η ΕΛ.ΠΕ., στο φάκελο της υπόθεσης δεν περιλαμβάνονται άλλα υπηρεσιακά έγγραφα, παρά μόνο ανυπόγραφες χειρόγραφες σημειώσεις των χειριστών της υπόθεσης κατά την μελέτη του αποδεικτικού υλικού οι οποίες δεν είναι προφανώς απόρρητες. Όσον δε αφορά στα συνημμένα στο εν λόγω έγγραφο στοιχεία, δεν υπεβλήθη από την καταγγελόμενη αίτηση για τη χορήγησή τους. Περαιτέρω, τα αναφερόμενα στη σελ. 27 της Εισήγησης συγκριτικά στοιχεία σχετικά με το ύψος του κόστους τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, απεστάλησαν στην Επιτροπή σε ηλεκτρονική μορφή από εταιρεία η οποία δήλωσε ότι επιθυμεί να διατηρήσει την ανωνυμία της. Ως εκ τούτου, η εν λόγω επιστολή χαρακτηρίσθηκε ως απόρρητη. Η ίδια η ΕΛ.ΠΕ. αναγνωρίζει το δικαίωμα των εταιρειών που προσκομίζουν αποδεικτικά στοιχεία να διατηρούν την ανωνυμία τους. Η ηλεκτρονική επιστολή δεν συνοδεύεται από άλλα αποδεικτικά έγγραφα ή αναφορές πηγών, ώστε να τίθεται ως προς αυτά ζήτημα πρόσβασης. Άλλωστε, τα κρίσιμα για την υπόθεση συγκριτικά στοιχεία της επιστολής παρατίθενται πλήρως στη σελ. 27 της Εισήγησης, οπότε η καταγγελόμενη έχει τη δυνατότητα να τα αξιολογήσει και να τα αντικρούσει. Τέλος, η προαναφερθείσα υπ'αριθμ. 3948/28.7.2004 επιστολή αεροπορικής εταιρείας περιλαμβάνεται στο φάκελο της υπόθεσης, έχει όμως χαρακτηρισθεί ως απόρρητη λόγω της φύσεως των στοιχείων που περιέχει και τα οποία αφορούν την εμπορική πολιτική της εν λόγω εταιρείας. Ορθώς συνεπώς δεν επετράπη στην καταγγελόμενη η πρόσβαση στο στοιχείο αυτό. Με βάση τα παραπάνω, οι ισχυρισμοί της καταγγελόμενης σχετικά με την άρνηση πρόσβασης στα πλήρη στοιχεία του φακέλου είναι αβάσιμοι και απορριπτέοι.

8. Ως προς τις διαδικαστικές ενστάσεις της ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ: Η ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ ισχυρίζεται ότι κατά τη διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας, περιορίστηκε το δικαίωμα απόδειξης και ακρόασης της εταιρείας διότι αφενός δεν επετράπη στον πληρεξούσιο δικηγόρο της να αγορεύσει επί της υπόθεσης, αφετέρου διότι περιορίστηκε το δικαίωμα εξέτασης μαρτύρων σε ένα μόνο μάρτυρα.

9. Σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 17 του «Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού» (υπ' αριθμ. 963/2001 κοινή υπουργική απόφαση) «Μετά την κατά την παρ. 3 εισήγηση τα μέρη λαμβάνουν το λόγο με τη σειρά που ορίζει ο Πρόεδρος. Το μέρος κατά του οποίου κινήθηκε η ενώπιον της Επιτροπής Ανταγωνισμού διαδικασία δικαιούται να λάβει τελευταίο το λόγο». Όπως προκύπτει από τα σχετικά πρακτικά της συζήτησης, ο Πρόεδρος της ΕΑ έδωσε το λόγο με τη σειρά στους δικηγόρους της καταγγέλλουσας, και στη συνέχεια, στους πληρεξουσίους δικηγόρους των καταγγελομένων εταιρειών. Ειδικότερα, η εκ των πληρεξουσίων δικηγόρων της ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ Α. Δρίτσα δήλωσε ότι, λόγω της πολύπλοκης τεχνικής και οικονομικής φύσης των αναφυομένων ζητημάτων, παραχωρεί τη θέση και το χρόνο της στον εκπρόσωπο της εταιρείας Ιωάννη Κοσμαδάκη, ο οποίος λόγω της θέσεως του είναι γνώστης της υπόθεσης (βλ. Πρακτικά της υπ'αριθμ. 953ης/8.6.2006 Συνεδρίασης της Ολομέλειας της Ε.Α.). Συνεπώς, κατά την ακρόαση της 8.6.2006 ουδόλως παραβιάσθηκε η προπαρατεθείσα διάταξη, διότι δεν υπήρξε άρνηση της Ε.Α. να ακούσει τους δικηγόρους των μερών, αλλ'αντιθέτως παραίτηση της πληρεξουσίας δικηγόρου της ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ από το δικαίωμα αγόρευσης. Περαιτέρω, οι καταληκτικές αγορεύσεις (δευτερολογίες) ούτε προβλέπονται από τον Κανονισμό Λειτουργίας της Ε.Α. ούτε είναι καταρχήν απαραίτητες, δεδομένου ότι τα μέρη έχουν τη δυνατότητα να εκθέσουν τα επιχειρήματα και τις απόψεις τους επί της προφορικής διαδικασίας με το γραπτό υπόμνημα. Η Ε.Α. δύναται να ζητά διευκρινίσεις από τα μέρη ή τους πληρεξουσίους δικηγόρους τόσο κατά τη διάρκεια της προφορικής διαδικασίας όσο και στο τέλος αυτής, εφόσον κρίνει τούτο απαραίτητο για την αποσαφήνιση συγκεκριμένων ζητημάτων. Τέτοια ανάγκη για καταληκτικές αναπτύξεις επιχειρημάτων από τους πληρεξουσίους δικηγόρους δεν προέκυψε στην υπό κρίση υπόθεση.

10. Για λόγους οικονομίας της δίκης, η ΕΑ καθορίζει επίσης τον αριθμό των εξεταστέων ανά υπόθεση μαρτύρων, λαμβάνοντας υπόψη το δικαίωμα άμυνας και ακρόασης των καταγγελομένων, τη δυσκολία των προς απόδειξη ζητημάτων και τα λοιπά προσκομιζόμενα αποδεικτικά μέσα. Όπως προκύπτει από τα πρακτικά της συζήτησης, η Ε.Α. ζήτησε από την καταγγέλουσα και τη δεύτερη καταγγελόμενη (ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ) να εξετάσουν έναν μόνο μάρτυρα, ενώ η πρώτη καταγγελόμενη (ΕΛ. ΠΕ) παραιτήθηκε από το δικαίωμα εξέτασης μαρτύρων και περιορίσθηκε στην εξέταση του εκπροσώπου της εταιρείας. Ειδικότερα, για την καταγγέλουσα κατέθεσε ο μάρτυς Lasantha Subasinghe (Οικονομικός Διευθυντής Ι.Α.Τ.Α), για την πρώτη καταγγελόμενη ο εκπρόσωπος της εταιρείας Απόστολος Ριζάκος, ενώ για τη δεύτερη καταγγελόμενη κατέθεσαν ο εκπρόσωπος της εταιρείας Ιωάννης Κοσμαδάκης και ο μάρτυς Νικόλαος Χαριτάκης (εμπειρογνώμων επί των συνθηκών ανταγωνισμού στην

εξεταζόμενη αγορά). Η διάρκεια της εξέτασης του μάρυρος Ν. Χαριτάκη ήταν περιορισμένη διότι τα θέματα που ανέπτυξε είχαν ήδη αναλυθεί και είχαν γίνει κατανοητά από τα μέλη της Επιτροπής, ενώ οι ερωτήσεις που του απηύθυνε η πληρεξούσια δικηγόρος (π.χ. τι είναι ο δείκτης Platt`s) είχαν πολλάκις ερωτηθεί και απαντηθεί με σαφήνεια κατά τη διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας, η δε συνεχής επανάληψή τους (η οποία άλλωστε προκάλεσε τη δικαιολογημένη αντίδραση μελών της Επιτροπής) ήταν άνευ αντικειμένου. Εξάλλου, η ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ υπέβαλε με το υπόμνημά της αναλυτική γνωμοδότηση που εκπόνησε ο ως άνω μάρτυς σε συνεργασία με τον Λιωνή, όπου εκθέτει αναλυτικά τις απόψεις του σχετικά με την αυτεπάγγελτη έρευνα της ΓΔΑ στον κλάδο του αεροπορικού καυσίμου. Τέλος, η ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ είχε το δικαίωμα (σύμφωνα με το άρθρο 17 παρ. 5 του Κανονισμού Λειτουργίας της ΕΑ) να προσκομίσει ένορκη βεβαίωση του προταθέντος από αυτήν αλλά μη εξετασθέντος μάρτυρος Τζανετάκη, εφόσον έκρινε ότι λόγω της θέσης του, ως Αναπληρωτή Διευθύνοντος Συμβούλου και Οικονομικού Διευθυντή της εταιρείας, ήταν αρμόδιος να καταθέσει επί οικονομικών θεμάτων και τιμολογιακής πολιτικής. Παρολαυτά, τέτοια ένορκη βεβαίωση δεν προσκομίσθηκε από την καταγγελόμενη εταιρεία. Με βάση τα παραπάνω, οι ισχυρισμοί της ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ σχετικά με τον περιορισμό του δικαιώματος απόδειξης και ακρόασής της κρίνονται παντελώς αβάσιμοι και απορριπτέοι.

11. Ως προς τα αιτήματα της ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ μετά το πέρας της ακροαματικής διαδικασίας: Με την από 9.10.2006 επιστολή της προς τον Πρόεδρο της Ε.Α., η ως άνω εταιρεία αιτήθηκε αφενός την επανεξέταση του φακέλου της υπόθεσης, αφετέρου την εκ νέου προφορική ακρόαση ενώπιον της Επιτροπής ώστε να εκτεθούν οι απόψεις της επί της εκδικασθείσας υπόθεσης. Με την υπ'αριθμ. 7422/21.11.2006 απαντητική του επιστολή, ο Πρόεδρος διευκρίνισε ότι είχε ήδη ανατεθεί σε τρία μέλη της οικείας σύνθεσης να εξετάσουν κατά πόσον η ΓΔΑ παρέλειψε ή αγνόησε, κατά την σύνταξη της εισήγησης, κρίσιμα στοιχεία του φακέλου. Περαιτέρω κάλεσε την εταιρεία να υποβάλει στην Επιτροπή, εντός δέκα (10) ημερών από της παραλαβής της επιστολής, τυχόν νέα στοιχεία που έχει στη διάθεσή της, πέραν αυτών που προσεκόμισε με το υπόμνημά της, ώστε να αξιολογηθεί κατά πόσον είναι απαραίτητη η συμπληρωματική ακρόαση των μερών. Η εταιρεία δεν προσκόμισε κανένα απολύτως νέο στοιχείο. Αντιθέτως, με την από υπ'αριθμ. ΕΜ48/29.12.2006 επιστολή της, υπέβαλε νέο αίτημα περί προφορικής εκθέσεως των απόψεών της ενώπιον των τριών μελών της σύνθεσης που επανεξέτασαν το φάκελο της υπόθεσης. Το αίτημα αυτό είναι απορριπτέο, διότι πρώτον, δεν προβλέπεται διαδικαστικώς η ακρόαση ενός μέρους από μέλη της Επιτροπής και δη μετά την ολοκλήρωση της προφορικής διαδικασίας, δεύτερον διότι μία τέτοια ακρόαση δεν θα ήταν δυνατή χωρίς να παρασχεθεί αντίστοιχο δικαίωμα και στα υπόλοιπα μέρη της υπόθεσης, και τρίτον διότι δεν συντρέχει ουδείς λόγος επανάληψης της προφορικής διαδικασίας, καθόσον η αιτούσα ούτε επικαλέστηκε ούτε προσεκόμισε νέα στοιχεία που να δικαιολογούν την όλως αορίστως αιτηθείσα νέα ακρόαση.

III. ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ Ν. 703/1977

12. Η Ι.Α.Τ.Α. ισχυρίστηκε κατά την ακροαματική διαδικασία και στη συνέχεια με το υπόμνημά της, ότι στην υπό κρίση υπόθεση πρέπει να εφαρμοσθούν σωρευτικά τα άρθρα 1 και 2 του ν. 703/1977. Ειδικότερα, ισχυρίσθηκε ότι η συμπεριφορά των καταγγελλομένων εταιρειών συνιστά κατάχρηση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης η οποία εμπίπτει και στην απαγόρευση του άρθρου 2 ν. 703/1977.

13. Η σωρευτική εφαρμογή των άρθρων 1 και 2 ν. 703/1977 δεν αποκλείεται a priori. Ωστόσο, τα γεγονότα που στοιχειοθετούν παράβαση του άρθρου 1 λόγω εναρμονισμένης πρακτικής δεν αρκούν από μόνα τους να οδηγήσουν σε διαπίστωση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης, πολλώ δε μάλλον στην κατάφαση της κατάχρησής της (ΠΕΚ απόφαση 10.3.1992, Τ - 68/1989, 77/1989, 78/1989, Societa Italiana Vetro Spa κλπ., Συλλ. 1992, Ι-1403, σκέψη 358).

14. Για να συναχθεί ή ύπαρξη συλλογικής δεσπόζουσας θέσης, πρέπει οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις να ενεργούν από κοινού στη σχετική αγορά ως συλλογική οντότητα έναντι των ανταγωνιστών τους, των εμπορικών εταίρων τους και των καταναλωτών. Τούτο σημαίνει ότι υπάρχουν τέτοιοι οικονομικοί δεσμοί ή διασυνδέσεις μεταξύ των οικείων επιχειρήσεων που να τους επιτρέπουν να ενεργούν κατ'αυτό τον τρόπο (ΔΕΚ υπ'αριθμ. 16.3.2000 απόφαση, C-395/96P, 396/1996, Compagnie Maritime Belge κλπ, Συλλ. 2000, Ι-1365, σκέψεις 36, 39, 41, απόφαση 27.4.1994, C-393/1992, Almelo, Συλλ. 1994, Ι-1477, σκέψη 42, απόφαση 31.3.1998, C-68/1994 και C-30/1995, Γαλλία κλπ. κατά Επιτροπής, Συλλ. 1998, Ι-1375, σκέψη 221). Η κατοχή της συλλογικής δεσπόζουσας θέσης δεν συνεπαγέται ipso facto και κατάχρηση αυτής.

15. Αν και η ύπαρξη συλλογικής δεσπόζουσας θέσης ευνοείται σε ολιγοπωλιακές αγορές όπως αυτές που διαμορφώνονται στον τομέα των πετρελαιοειδών, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα στοιχεία που έχει στη διάθεσή της για την κρινόμενη υπόθεση δεν επαρκούν για την κατάφαση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης, πολλώ δε μάλλον για τη θεμελίωση καταχρηστικής συμπεριφοράς.

16. Συνεπώς, η συμπεριφορά των καταγγελλομένων επιχειρήσεων θα εξετασθεί μόνο υπό το πρίσμα του άρθρου 1 ν. 703/1977.

IV. ΟΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

IV. 1. Η σχετική αγορά προϊόντος

17. Η σχετική αγορά προϊόντων και υπηρεσιών περιλαμβάνει το σύνολο των προϊόντων που θεωρούνται από τον καταναλωτή εναλλάξιμα ή δυνάμενα να υποκατασταθούν μεταξύ τους λόγω των χαρακτηριστικών τους, της τιμής τους και της σκοπούμενης χρήσης τους. Στην υπό κρίση υπόθεση, ως σχετική αγορά προϊόντος ορίζεται η αγορά χονδρικής εμπορίας αεροπορικού καυσίμου τύπου κηροζίνης JA-1. Ειδικότερα:

18. Τα αεροπορικά καύσιμα (jet fuels) είναι καύσιμα τύπου κηροζίνης που χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία των μηχανών των αεροπλάνων. Παρόλο που μοιάζουν με την οικιακή κηροζίνη, η οποία έχει μεν την ίδια σύνθεση με τα αεροπορικά καύσιμα, αλλά χρησιμοποιείται για φωτισμό και θέρμανση σε πολύ περιορισμένες ποσότητες, αντιμετωπίζουν αυστηρές προδιαγραφές απόδοσης. Λόγω της σύστασής τους, της χρήσης για την

οποία προορίζονται και της τιμής τους, τα αεροπορικά καύσιμα τύπου κηροζίνης JA-1 τα οποία χρησιμοποιούνται από την πολιτική αεροπορία για την κίνηση αεριωθούμενων αεροσκαφών αποτελούν ξεχωριστή αγορά διότι, από την πλευρά της ζήτησης, δεν μπορούν να υποκατασταθούν από άλλα καύσιμα κίνησης (βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Exxon-Mobil [υπ. IV/1383] παρ. 806, ΕΑ 4/ΙΙ/1998).

19. Ομοίως περιορισμένη είναι η υποκαταστασιμότητα από την πλευρά της προσφοράς, διότι η αναλογία για κάθε τελικό προϊόν (αεροπορικό καύσιμο στην υπό κρίση υπόθεση) το οποίο παράγεται από τη διύλιση του αργού πετρελαίου είναι συγκεκριμένη και σταθερή.

20. Η αγορά αεροπορικών καυσίμων στην Ελλάδα, όπως και στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περιλαμβάνει δύο στάδια διανομής: (α) την αγορά χονδρικής πώλησης καυσίμων από τα διυλιστήρια και τους λοιπούς προμηθευτές προς τις εταιρείες εμπορίας και (β) την αγορά λιανικής πώλησης των εταιρειών εμπορίας προς τους τελικούς καταναλωτές που είναι συνήθως αεροπορικές εταιρείες τακτικών γραμμών ή πτήσεων charter. Στην υπό κρίση υπόθεση, σχετική αγορά είναι η αγορά χονδρικής πώλησης αεροπορικού καυσίμου τύπου JA-1.

IV. 2. ΣΧΕΤΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

21. Η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή στην οποία οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις προβαίνουν σε προσφορά αγαθών και υπηρεσιών, στην οποία περιοχή οι συνθήκες ανταγωνισμού είναι επαρκώς ομοιογενείς και η οποία μπορεί να διακριθεί από γειτονικές περιοχές, ιδίως επειδή οι υφιστάμενες συνθήκες ανταγωνισμού στις περιοχές αυτές είναι αισθητά διαφορετικές.

22. Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 32 του ν. 703/1977, «[ο] παρών νόμος εφαρμόζεται σε όλους του περιορισμούς του ανταγωνισμού που επενεργούν ή μπορούν να επενεργήσουν στη χώρα ....». Όπως έκρινε η ΕΑ στην υπ'αριθμ. 242/ΙΙΙ/2003 απόφασή της η οποία επίσης αφορούσε τη διερεύνηση τυχόν παραβάσεων των άρθρων 1 και 2 ν. 703/1977 στον τομέα των πετρελαιοειδών «[α]πό τη διατύπωση και το σκοπό του ν. 703/1977, όπως ισχύει, γίνεται δεκτό ότι κατ'αρχήν σημασία έχει μόνο η εσωτερική (εθνική) αγορά. Τυχόν δυνατότητες επιχειρήσεων εγκατεστημένων εκτός Ελλάδος να απευθύνονται και σε καταναλωτές εντός της ελληνικής επικράτειας λαμβάνονται υπόψη κατά την εκτίμηση της ύπαρξης πραγματικού ή δυνητικού ανταγωνισμού στην εθνική αγορά, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι επεκτείνεται η σχετική γεωγραφική αγορά πέρα από τα όρια της ελληνικής επικράτειας». (βλ. και υπ'αριθμ. ΕΑ 25/1996, 4/ΙΙ/1998, 188/ΙΙΙ/2001). Η θέση αυτή της Ε.Α. είναι πάγια για τις υποθέσεις που αφορούν παραβάσεις των άρθρων 1 και 2 ν. 703/1977 διότι, στις περιπτώσεις αυτές, αντίθετα από ό,τι συμβαίνει στον έλεγχο των συγκεντρώσεων, σημασία έχει να ελεγχθούν ex post οι επιπτώσεις της εξεταζόμενης συμπεριφοράς στην ελληνική επικράτεια (βλ. και Ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς, υπ'αριθμ. ΕΕΕΚ C 372/9.12.1997, σελ. 5επ., παρ. 12).

23. Το ότι η γεωγραφική αγορά ταυτίζεται, στην συγκεκριμένη υπόθεση, με την ελληνική επικράτεια επιβεβαιώνεται και από τα ακόλουθα στοιχεία:

24. Πρώτον, μία περιοχή ορίζεται ως γεωγραφική αγορά εφόσον υπάρχει περιορισμένη κίνηση του προϊόντος (εδώ αεροπορικού καυσίμου) από και προς άλλες γεωγραφικές αγορές. Χρήσιμη από την άποψη αυτή είναι η εξέταση της διάρθρωσης των υφιστάμενων ροών συναλλαγών και η εξέλιξη αυτών (βλ. Ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς, ό.π., παρ. 31). Από την εξέταση των στοιχείων του φακέλου προκύπτει ότι τα ρεύματα εισαγωγών αεροπορικού καυσίμου είναι περιορισμένα. Πράγματι, οι εταιρείες εμπορίας, οι οποίες προμηθεύονται αεροπορικά καύσιμα από τις εταιρείες διύλισης και τα μεταπωλούν στις αεροπορικές εταιρείες, προμηθεύονται κατά κύριο λόγο το προϊόν από τις εγχώριες εταιρείες με τις οποίες διατηρούν διαρκείς και σταθερούς συμβατικούς δεσμούς. Ομοίως, οι εταιρείες εμπορίας δεν πραγματοποιούν εξαγωγές αεροπορικού καυσίμου από την Ελλάδα προς τρίτες χώρες.

25. Η απροθυμία των εταιρειών εμπορίας να διενεργήσουν εισαγωγές αεροπορικών καυσίμων ενδεχομένως να οφείλεται στην υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας η οποία καθιστά τις απ'ευθείας εισαγωγές ασύμφορες, διότι οι εταιρείες εμπορίας είτε πρέπει να χρησιμοποιήσουν τους υφιστάμενους αποθηκευτικούς τους χώρους για το συγκεκριμένο προϊόν, εις βάρους άλλων εισαγωγών για τις οποίες ενδεχομένως έχουν ανειλημμένες δεσμεύσεις, είτε πρέπει να δεσμεύσουν συμβατικά αποθηκευτικούς χώρους τρίτων ή/και στον αυξημένο επιχειρηματικό κίνδυνο που συνεπάγεται η εισαγωγή αεροπορικού καυσίμου (Βλ. και γνωμοδότηση Ε.Α. 5/ΙΙΙ/2001). Όσον αφορά πάντως την οριοθέτηση της σχετικής γεωγραφικής αγοράς, κρίσιμο είναι το γεγονός, το οποίο δεν αμφισβητείται από τις καταγγελόμενες, ότι οι εισαγωγές αεροπορικού καυσίμου αποτελούν ένα πολύ μικρό ποσοστό του συνολικού όγκου που διακινείται στην Ελλάδα σε επίπεδο χονδρικής. Από τη στιγμή που οι εταιρείες εμπορίας καλύπτουν τη ζήτηση από τις εγχώριες εταιρείες διύλισης, η σχετική γεωγραφική αγορά δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη της ελληνικής επικράτειας (βλ. και προπαρατεθείσα υπ'αριθμ. ΕΑ 242/ΙΙΙ/2003).

26. Οι περί του αντιθέτου ισχυρισμοί των καταγγελλομένων εταιρειών (ότι δηλ. η γεωγραφική αγορά έχει παγκόσμια ή ευρωπαϊκή διάσταση) κρίνονται απορριπτέοι. Καταρχήν, τα επιχειρήματα της ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ σχετικά με τον τρόπο προμήθειας αεροπορικού καυσίμου από τις αεροπορικές εταιρείες προβάλλονται αλυσιτελώς, διότι η εξεταζόμενη εδώ αγορά είναι η αγορά χονδρικής πώλησης αεροπορικού καυσίμου και όχι η λιανική πώληση προς τις αεροπορικές εταιρείες. Τα στοιχεία αυτά μπορεί να συμβάλλουν στην κατανόηση των ανταγωνιστικών πιέσεων που δέχεται η αγορά χονδρικής πώλησης, δεν είναι όμως κρίσιμα για την οριοθέτηση της συγκεκριμένης γεωγραφικής αγοράς. Περαιτέρω, το επιχείρημα περί της ύπαρξης υποχρέωσης τήρησης αποθεμάτων σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες δεν είναι βάσιμο, διότι η υποχρέωση αυτή δεν εισήχθη σε όλα τα κράτη μέλη κατά την ίδια χρονική στιγμή ούτε εφαρμόσθηκε με τον ίδιο τρόπο.

27. Επισημαίνεται τέλος ότι, σε κάθε περίπτωση, η εφαρμογή του άρθρου 1 ν. 703/1977 στην υπό κρίση υπόθεση δεν θίγεται όπως και να οριοθετηθεί η σχετική γεωγραφική αγορά και όποια και αν είναι η θέση

των καταγγελομένων σε αυτή. Και τούτο διότι οι καταγγελόμενες επιχειρήσεις ελέγχονται για μία από τις σοβαρότερες παραβάσεις του άρθρου 1 (ήτοι για έμμεσο καθορισμό τιμών) για την οποία δεν εφαρμόζεται ο προστατευτικός κανόνας de minimis. Σαφής είναι ως προς το σημείο αυτό η Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας οι οποίες δεν περιορίζουν σημαντικά τον ανταγωνισμό σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 1 ΣυνθΕΚ (2001/C 368/2007), όπου προβλέπεται ότι ο κανόνας de minimis δεν ισχύει για τις συμφωνίες που περιλαμβάνουν ιδιαίτερα σοβαρούς περιορισμούς, οι οποίοι άμεσα ή έμμεσα, μεμονωμένα ή σε συνδυασμό με άλλους παράγοντες που ελέγχονται από τα μέρη, έχουν - μεταξύ άλλων- ως αντικείμενο τον καθορισμό των τιμών πώλησης του εκάστοτε προϊόντος σε τρίτους (βλ. όμοια πρόβλεψη και στην από 10.3.2006 ανακοίνωση της Επιτροπής Ανταγωνισμού σχετικά με τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας οι οποίες δεν περιορίζουν σημαντικά τον ανταγωνισμό σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 1 του ν. 703/1977 όπως ισχύει).

28. Με βάση τα παραπάνω, η Ε.Α. θεωρεί ως σχετική γεωγραφική αγορά στην υπό κρίση υπόθεση την ελληνική επικράτεια.

IV.3. ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

29. Στην Ελλάδα, η αγορά χονδρικής πώλησης χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη μόνο δύο διυλιστηρίων-πωλητών (προσφορά), των ΕΛ.ΠΕ και ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ, τα οποία καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος της εγχώριας ζήτησης σε ποσοστό 90% περίπου και μόνο ένα μικρό ποσοστό αυτής εισάγεται απ' ευθείας από το εξωτερικό από τις εταιρείες εμπορίας (ΙΟΒΕ, 2004). Σημειώνεται ότι κατά την περίοδο της αναφερόμενης πρακτικής, λειτουργούσε ανεξάρτητα και τρίτη εταιρεία διύλισης η ΠΕΤΡΟΛΑ η οποία μετέπειτα εξαγοράστηκε από τα ΕΛ.ΠΕ (Σεπτέμβριος 2003). Κατά την περίοδο της εξεταζόμενης στο παρόν πρακτικής (2003) τα μερίδια αγοράς στα αεροπορικά καύσιμα ήταν περίπου: ΕΛ.ΠΕ. 47,3%, ΠΕΤΡΟΛΑ 32,3% και ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ 20,3%.

30. Από την άλλη πλευρά της αγοράς υπάρχουν οι εταιρείες εμπορίας -αγοραστές (ζήτηση) που προμηθεύονται τα αεροπορικά καύσιμα από τα διυλιστήρια και τα διανέμουν στις αεροπορικές εταιρείες. Η επιλογή της εταιρείας προμήθειας από την αεροπορική εταιρεία γίνεται συνήθως με βάση διεθνή μειοδοτικό διαγωνισμό που διενεργεί η αεροπορική εταιρεία. Οι διαγωνισμοί αυτοί διεξάγονται, κάθε ένα έως τρία χρόνια, από τις κεντρικές υπηρεσίες προμηθειών της έδρας κάθε αεροπορικής εταιρείας και αφορούν πολλά αεροδρόμια σε όλον τον κόσμο. Οι όροι και η διαδικασία που ακολουθεί κάθε εταιρεία είναι κατά κανόνα γνωστοί.

31. Στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται κυρίως πέντε εταιρείες εμπορίας, οι ΕΚΟ-ΕΛΔΑ, Shell, Air BP, Mobil, Avin και Cyclon. Από αυτές, η μεγαλύτερη σε πωλήσεις για το 2002 ήταν η ΕΚΟ με μερίδιο αγοράς 39% και ακολουθούσαν οι Shell και Air BP με μερίδιο αγοράς 21% εκάστη, ενώ οι λοιπές εταιρείες συμπεριλαμβανομένης της MOBIL κάλυπταν το υπόλοιπο 19% της αγοράς. Σύμφωνα με τα σχετικά στοιχεία οι τρεις μεγαλύτερες εταιρείες υπερβαίνουν σε πωλήσεις το 80% της αγοράς αεροπορικών καυσίμων. Η εταιρεία ΕΚΟ, η οποία κατέχει και το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς στην Ελλάδα, συμμετέχει μόνο στην εγχώρια αγορά αεροπορικών καυσίμων, ανταγωνιζόμενη κυρίως τις θυγατρικές πολυεθνικών εταιρειών πετρελαιοειδών. Ο κύριος όγκος των πωλήσεων πραγματοποιείται στον Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» μετά την έναρξη λειτουργίας του το 2000. Στον αερολιμένα αυτό κατασκευάστηκαν τέσσερεις δεξαμενές χωρητικότητας 6.000 κυβικών μέτρων, ιδιοκτησίας της «Ολυμπιακής εταιρείας Καυσίμων Α.Ε.. Από το Φεβρουάριο του 2004 και έπειτα, οι δεξαμενές του εν λόγω αερολιμένος εφοδιάζονται -στο μεγαλύτερο ποσοστό τους- από τον πετρελαιαγωγό Ασπροπύργου-Σπάτων, ενώ μικρές ποσότητες διακινούνται με βυτιοφόρα.

V. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΟΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 1 ν. 703/1977

32. Σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 1 ν. 703/1977:

«Απαγορεύονται όλες οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες οι αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε μορφής εναρμονισμένη πρακτική επιχειρήσεων, οι οποίες έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού, ιδίως δε αυτές που συνίστανται:

α) στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων όρων συναλλαγής,

β) στον περιορισμό ή στον έλεγχο της παραγωγής, της διάθεσης, της τεχνολογικής ανάπτυξης ή των επενδύσεων,

γ) στην κατανομή των αγορών ή των πηγών εφοδιασμού,

δ) στην εφαρμογή άνισων όρων για ισοδύναμες παροχές στο εμπόριο, κατά τρόπο που να δυσχεραίνεται η λειτουργία του ανταγωνισμού, ιδίως δε στην αδικαιολόγητη άρνηση πώλησης, αγοράς ή άλλης συναλλαγής,

ε) στην εξάρτηση σύναψης συμβάσεων από την αποδοχή εκ μέρους των αντισυμβαλλομένων πρόσθετων παροχών που από τη φύση τους ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες δε συνδέονται με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών».

33. Η διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 703/1977 απαγορεύει κατά τα ανωτέρω οποιασδήποτε μορφής εναρμονισμένη πρακτική επιχειρήσεων, η οποία έχει ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρακώλυση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού, ιδίως συνιστάμενη στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων όρων συναλλαγής. Εναρμονισμένη πρακτική υπάρχει όταν μια συγκεκριμένη, ανταγωνιστικά κρίσιμη, συμπεριφορά επιχειρήσεων (π.χ. πολιτική τιμών, συμπεριφορά έναντι πελατών) δεν είναι αποτέλεσμα αυτόνομης επιχειρηματικής πρακτικής που προσανατολίζεται στις οικονομικές συνθήκες και στις συνθήκες της αγοράς, αλλά συνέπεια μιας καθ'οιονδήποτε τρόπο συντελούμενης συνεννόησης μεταξύ τους (υπ'αριθμ. Ε.Α. 252/ΙΙΙ/2003, 263/IV/2004 απόφ.). Πρόκειται δηλ. για μορφή συντονισμού μεταξύ επιχειρήσεων, που χωρίς να έχει εξελιχθεί μέχρι την πραγματοποίηση μιας κατά κυριολεξία συμφωνίας, υποκαθιστά συνειδητά μία στην πράξη συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων σε βάρος των ανταγωνιστών (απόφ. Ε.Α. 15/1981).

34. Συνεπώς, για τη στοιχειοθέτηση εναρμονισμένης πρακτικής, απαιτούνται αφενός ομοιόμορφη συμπεριφορά των επιχειρήσεων στη σχετική αγορά (αντικειμενικό στοιχείο), αφετέρου η βούληση για εναρμόνιση και κοινή δράση (υποκειμενικό στοιχείο). Τα δύο αυτά στοιχεία πρέπει να συντρέχουν σωρευτικώς. Για το λόγο αυτό

δεν εμπίπτει στην απαγόρευση του άρθρου 1 παρ. 1, η λεγόμενη παράλληλη συμπεριφορά των επιχειρήσεων η οποία δεν συνοδεύεται από τη βούληση εναρμόνισης, διότι στην ουσία του ανταγωνισμού ανήκει να παρατηρεί μία επιχείρηση τη συμπεριφορά των ανταγωνιστών της, να υπολογίζει σε μία συγκεκριμένη δράση τους και να αντιδρά ανάλογα.

35. Ακολούθως εξετάζεται κατά πόσον η συμπεριφορά των καταγγελομένων εταιρειών η οποία συνίσταται στην κάλυψη του κόστους τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, μέσω της ταυτόχρονης μετάβασης στο Νέο Δείκτη και της συνακόλουθης αύξησης τιμών που προκλήθηκε, πληροί τις προαναφερθείσες προϋποθέσεις.

V.1. Υπαγωγή των καταγγελόμενων εταιρειών στο άρθρο 1 παρ. 1 ν. 703/1977

36. Καταρχήν, οι καταγγελόμενες εταιρείες ΕΛ.ΠΕ και ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ συνιστούν επιχειρήσεις με την έννοια της παρ. 1 του άρθρου 1 ν. 703/1977. Η έννοια της επιχείρησης στο δίκαιο του ελεύθερου ανταγωνισμού περιλαμβάνει κάθε οντότητα η οποία ασκεί μία οικονομική δραστηριότητα ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς της οντότητας, το δημόσιο ή ιδιωτικό χαρακτήρα της και τον τρόπο με τον οποίο αυτή η οντότητα χρηματοδοτείται (βλ. μεταξύ άλλων ΔΕΚ υπ. C- 41/1990, Höfner and Elser v Macrotron Gmb, Συλλ. 1991, I-1979). Εξάλλου, ανεξάρτητες επιχειρήσεις μπορούν, σε περίπτωση διαδοχής, να αντιμετωπιστούν ως μία ώστε η ευθύνη σχετικά με την κατά παράβαση του ανταγωνισμού συμπεριφορά της παλιάς επιχείρησης να μπορεί να αποδοθεί στην νέα οντότητα. Προϋπόθεση είναι να υπάρχει μία λειτουργική και οικονομική συνέχεια ανάμεσα στην αρχική επιχείρηση η οποία προέβη στην παράβαση και τη διάδοχη επιχείρηση (υπ'αριθμ. Ε.Ε. 6.9.1989 απόφαση, υπόθ. PVC, ΕΕΕΚ 1989, L 260/11). Στο χρονικό σημείο κατά το οποίο τοποθετείται η έναρξη της προεκτεθείσας πρακτικής, οι ΕΛ.ΠΕ, ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ και ΠΕΤΡΟΛΑ λειτουργούσαν ως ανεξάρτητες εταιρείες διύλισης. Τον Σεπτέμβριο του 2003, η ΕΛ.ΠΕ προέβη στην εξαγορά της ΠΕΤΡΟΛΑ και την απορρόφηση των επιχειρήσεών της. Με τον τρόπο αυτό, η εταιρεία ΕΛ.ΠΕ κατέστη λειτουργικά και οικονομικά διάδοχος των δραστηριοτήτων της ΠΕΤΡΟΛΑ.

V.2. Ομοιόμορφη συμπεριφορά

37. Όπως προέκυψε από τα στοιχεία του φακέλου και την ακροαματική διαδικασία, οι καταγγελόμενες εταιρείες υιοθέτησαν ομοιόμορφη συμπεριφορά ως προς τα ακόλουθα τρία σημεία:

α) ως προς το χρόνο μετάβασης στο νέο δείκτη Platt's (ήτοι 1.1.2003)

β) ως προς το ύψος της ανατίμησης των τιμών αεροπορικού καυσίμου εξαιτίας της μετάβασης αυτής και

γ) ως προς τον τρόπο κάλυψης του κόστους αποθεμάτων ασφάλειας μέσω της μετάβασης από τον παλαιό στο νέο δείκτη, δηλ. μέσω της ανατίμησης που επήλθε από τη διαφορά του παλαιού με το νέο δείκτη.

38. Το γεγονός της ομοιόμορφης συμπεριφοράς ως προς τα παραπάνω σημεία δεν αμφισβητείται από τις καταγγελόμενες εταιρείες. Ειδικότερα αποδείχθηκε ότι:

Α. Καθορισμός τιμών αεροπορικών καυσίμων

39. Λόγω της φύσεως των πετρελαιοειδών και της μεγάλης μεταβλητότητας των τιμών, η τιμολόγηση των αεροπορικών καυσίμων πραγματοποιείται με τη χρήση μιας βάσης αναφοράς. Έτσι, οι τιμές πώλησης συνιστούν το άθροισμα δύο συνιστωσών:

Τιμή = Δείκτης Αναφοράς + Περιθώριο

40. Στην υπό κρίση αγορά, ο «Δείκτης Αναφοράς» που έχει επικρατήσει είναι ο δείκτης Platt's του εκδοτικού οίκου Mc Graw Hill. Ο εν λόγω δείκτης καθορίζεται με βάση τις τιμές των πλεονασματικών φορτίων αεροπορικού καυσίμου που κινούνται από χώρα σε χώρα και, σε συνδυασμό με διάφορες εκτιμήσεις, καταλήγει στην κατά τεκμήριο αντιπροσωπευτικότερη τιμή αγοραπωλησίας μεταξύ των συμβαλλομένων ανά περιοχή (βλ. και υπ'αριθμ. 5/III/2001 γνωμοδότηση ΕΑ). Η τιμή που λαμβάνεται υπόψη είναι η ανώτατη τιμή του δείκτη Platt's που ονομάζεται «FOB Med (Italy)» για τα αεροπορικά καύσιμα (Jet Aviation Fuel) και αφορά την περιοχή της Μεσογείου. Επειδή δε η αγορά της Μεσογείου δεν έχει επαρκή ρευστότητα, ο «Δείκτης Αναφοράς» υπολογίζεται με αναγωγή από τις τιμές της Βόρειας Ευρώπης αφαιρώντας το μεταφορικό κόστος προς τη Μεσόγειο, όπως αυτό διαμορφώνεται από τη ναυλαγορά. Δηλ.:

JET FOB MED = JET CIF NWE - μεταφορικό κόστος

41. Το «Περιθώριο» ή «Προμήθεια» (premium) αποτελεί αντικείμενο διαπραγμάτευσης μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή. Στην υπό κρίση αγορά, το «Περιθώριο» ή «Προμήθεια» καθορίζεται στο πλαίσιο ετήσιων συμβάσεων που συνάπτουν οι εταιρείες διύλισης και οι εταιρείες εμπορίας κατά κανόνα την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους.

42. Είναι επίσης δυνατόν οι συμβαλλόμενοι να συμφωνήσουν επιμέρους εκπτώσεις στην τιμή για διακριτές συνθήκες ή υπηρεσίες (π.χ. εκπτώσεις όγκου).

Β. Αλλαγή του Δείκτη Platt's

43. Σκοπός του «Δείκτη Αναφοράς» είναι να καταδεικνύει στους συμβαλλόμενους την πλέον αντιπροσωπευτική τιμή στην οποία θα πρέπει να συναλλάσσονται. Η πρακτική αξία ενός δείκτη συνίσταται στην αντιπροσωπευτικότητά του. Εάν ο δείκτης απωλέσει την αντιπροσωπευτικότητά του, τότε παρατηρούνται αυξομειώσεις στο «Περιθώριο». Πιο συγκεκριμένα, η διαρκής παρουσία υψηλών (διψήφιων) Περιθωρίων αποτελεί ένδειξη μη αντιπροσωπευτικότητας ενός δείκτη αναφοράς. Στην υπό κρίση υπόθεση, παρατηρήθηκαν υψηλά Περιθώρια, γεγονός που υπαγόρευσε την απόφαση του εκδότη του δείκτη να επαναπροσδιορίσει τον υφιστάμενο «Δείκτη Αναφοράς».

44. Πράγματι, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου (επιστολή ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ υπ'αριθμ. 3529/21.6.2005) αλλά και από την κατάθεση του νομίμου εκπροσώπου των ΕΛ.ΠΕ. Ριζάκου, όλοι οι εμπλεκόμενοι στον κλάδο των πετρελαιοειδών (εταιρείες διύλισης, εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών, αεροπορικές εταιρείες, ΙΑΤΑ) γνώριζαν ήδη από το τέλος του 2000 ότι το «Platt's» διερευνούσε τον τρόπο αλλαγής του υπολογισμού των τιμών της Μεσογείου, ώστε αυτός να αποτυπώνει με μεγαλύτερη ακρίβεια τις τιμές της διεθνούς ναυλαγοράς. Και τούτο διότι, όπως διαπιστώθηκε, ο τρόπος με τον οποίο υπολογιζόταν το μεταφορικό κόστος, το οποίο αφαιρούνταν από την τιμή CIF NWE (North West Europe- Βόρειας Ευρώπης) ώστε να προκύψει η τιμή της Μεσογείου, είχε ως αποτέλεσμα να αφαιρείται από την τιμή της Βορειοδυτικής Ευρώπης ποσό υψηλότερο από το πραγματικό μεταφορικό κόστος. Κατά συνέπεια, οι τιμές FOB MED του JETA - 1 διαμορφώνονταν σε χαμηλότερα επίπεδα που δεν αντικατόπτριζαν τις συνθήκες της αγοράς. Ο δείκτης FOB MED (Italy) Jet Aviation (εφεξής «Νέος Δείκτης») σχεδιάστηκε για να θεραπεύσει τις λειτουργικές αδυναμίες του Παλαιού

Δείκτη: έτσι, ενώ η φιλοσοφία του υπολογισμού της τιμής FOB παρέμεινε η ίδια (αναγωγή από την τιμή CIF NWE με αφαίρεση του μεταφορικού κόστους), άλλαξαν ορισμένοι παράμετροι του υπολογισμού του αφαιρούμενου κόστους μεταφοράς, ώστε οι εκτιμώμενες τιμές FOB MED να είναι πλησιέστερα στις πραγματικές.

45. Το «Platt's» είχε ανακοινώσει ότι στις 2.5.2003 θα καταργούσε τον Παλιό Δείκτη FOB MED (Italy) για φορτία JET KEROSENE και θα περιοριζόταν στην χρήση του νέου δείκτη FOB Med (Italy) για τα φορτία JET AVIATION FUEL. Συνεπώς λόγω αυτής της αλλαγής, οι εγχώριες εταιρείες διύλισης έπρεπε να μεταβούν στη χρήση του νέου δείκτη για τον υπολογισμό των τιμών διυλιστηρίου (χονδρικών τιμών) εντός του 2003, επειδή περίπου κατά τα μέσα του έτους αυτού θα έπαυε η δημοσίευση του παλαιού δείκτη. Σημειώνεται ότι μέχρι την 30.4.2003 δημοσιεύονταν παράλληλα και οι δύο δείκτες (παλαιός και νέος).

Γ. Χρόνος μετάβασης στο Νέο Δείκτη

46. Δεν αμφισβητείται ότι και οι δύο καταγγελόμενες εταιρείες επέλεξαν ως χρόνο μετάβασης στο Νέο Δείκτη την 1.1.2003. Ειδικότερα, η ΕΛ.ΠΕ. υιοθέτησε το νέο δείκτη από 1.1.2003 στις συναλλαγές της τόσο με την ΕΚΟ όσο και με την MOBIL (βλ. Υπόμνημα ΕΛ.ΠΕ, σελ. 20). Το ίδιο έπραξε και η ΠΕΤΡΟΛΑ με τους πελάτες της ΕΚΟ, BP, MOBIL και AVIN (ομοίως Υπόμνημα ΕΛ.ΠΕ. σελ. 20). Στο ίδιο αποτέλεσμα κατέληξε και η συμφωνία της ΠΕΤΡΟΛΑ με τη SHELL, όπως προκύπτει από την κατάθεση του εκπροσώπου των ΕΛ.ΠΕ. Ριζάκου. Και τούτο διότι ενώ στην εν λόγω συμφωνία ο Νέος Δείκτης άρχισε, όπως ισχυρίζεται η ΕΛ.ΠΕ, να ισχύει από την 1.4.2003, κατά το προηγούμενο τρίμηνο (1.1.2003-31.3.2003) χρησιμοποιείτο ως βάση η παλαιά μεν τιμή, προσαυξημένη όμως κατά τρόπο ώστε να ισοδυναμεί εν τοις πράγμασι με την μετάβαση στο Νέο Δείκτη. Τέλος και η ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ εφήρμοσε το Νέο Δείκτη από 1.1.2003 (βλ. Υπόμνημα ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ, σελ. 29).

Δ. Ανατίμηση με βάση το Νέο Δείκτη

47.Όπως ήδη εκτέθηκε παραπάνω, η πρακτική αξία ενός δείκτη συνίσταται στην αντιπροσωπευτικότητά του. Ευλόγως λοιπόν μπορεί κανείς να υποθέσει ότι ο Νέος Δείκτης Platt's θα αποκαθιστούσε την αντιπροσωπευτικότητα του Δείκτη Αναφοράς και ότι, συνεπώς, η μετάβαση από τον Παλαιό στο Νέο Δείκτη θα επέφερε μείωση των προμηθειών ανάλογη με την αναμενόμενη διαφορά των δύο μεγεθών. Η διαφορά αυτή σχετίζεται κυρίως με το μεταφορικό κόστος και τον τρόπο υπολογισμού αυτού που θα υιοθετούσε ο εκδότης του Δείκτη Αναφοράς. Όπως επιβεβαιώνεται από τα ΕΛ.ΠΕ., η χρήση της νέας τιμής JET AVIATION ως βάσης για τον υπολογισμό της τελικής τιμής του καυσίμου JETA -1 προφανώς θα είχε ως αποτέλεσμα την αντίστοιχη μείωση της προσαύξησης (premium) που χρησιμοποιούνταν για την τιμή με ονομασία JET μέχρι τότε, δεδομένου ότι η δημοσίευση του Νέου Δείκτη δεν σήμαινε κάποια αλλαγή στο κόστος προμήθειας των καυσίμων αλλά απλώς ορθολογικοποιούσε τον τρόπο υπολογισμού της τιμής FOB MED (Υπόμνημα σελ. 19).

48. Ωστόσο, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, η ταυτόχρονη υιοθέτηση του Νέου Δείκτη οδήγησε και τις δύο εταιρείες διύλισης σε αύξηση των τιμών του αεροπορικού καυσίμου που ανήλθε την 1.1.2003 σε περίπου 9 δολλάρια ΗΠΑ/ΜΤ (όσο δηλ. ήταν η διαφορά των δύο δεικτών την ημερομηνία αυτή), δεδομένου ότι οι συμφωνίες για τις προμήθειες δεν μεταβλήθηκαν ουσιωδώς σε σχέση με το έτος 2002. Σημειώνεται ότι η διαφορά των δύο δεικτών ξεκίνησε από 9 δολλ. ΗΠΑ/ΜΤ στις 2.1.2003 και έβαινε - ύστερα από ένα μικρό διάστημα μειώσεων - έως τις 25.3.2003, όπου και σημείωσε την μέγιστη απόκλιση ίση με 15,25 δολλ. ΗΠΑ / ΜΤ. Στη συνέχεια, όπως αποδεικνύεται από τα στοιχεία του φακέλου, η μεταξύ τους διαφορά αποκλιμακώθηκε για να σταθεροποιηθεί κατά μέσο όρο στα 10 δολ/ΜΤ (24.4.2003).

49. Πιο συγκεκριμένα, οι καταγγελόμενες εταιρείες, με βάση τη μέθοδο τιμολόγησης που εφάρμοζε η κάθε μία από αυτές για το αεροπορικό καύσιμο (JA-1) κατά το έτος 2003, χρέωσαν τις ακόλουθες τιμές:

α) Όσον αφορά την ΕΛ.ΠΕ., ενδεικτικά αναφέρεται ότι η τιμή των αεροπορικών καυσίμων στις 27.12.2002, πριν τη μετάβαση στο νέο δείκτη Platt's, υπολογίσθηκε σε δολλ. ΗΠΑ 273,83. Ακολουθώντας την ίδια μέθοδο τιμολόγησης αλλά χρησιμοποιώντας το νέο δείκτη (High FOB Med Aviation Fuel), η τιμή των αεροπορικών καυσίμων την ίδια ημέρα (ήτοι την 27.12.2002), δεδομένης της ίδιας προμήθειας διυλιστηρίου, ανέρχεται σε δολλ. ΗΠΑ 283,08. Επομένως, η τιμή των αεροπορικών καυσίμων (JA-1), σύμφωνα με το νέο δείκτη αυξήθηκε κατά 9,25 δολλ. ΗΠΑ ή 3,3%. Η μέθοδος τιμολόγησης τροποποιήθηκε στο τέλος του 2003 (31.12.2003), σύμφωνα με δήλωση των ΕΛ.ΠΕ «για εξυπηρέτηση της λειτουργίας του αγωγού που μεταφέρει αεροπορικό καύσιμο στο αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος και αποφυγή τριβών μεταξύ εταιρειών περί της ημερομηνίας παραλαβής του καυσίμου» (υπ'αριθμ. 3727/19.7.2004 έγγραφο των ΕΛ.ΠΕ.).

β) Όσον αφορά την ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ, στο ίδιο ως άνω παράδειγμα η τιμή των αεροπορικών καυσίμων στις 27.12.2002 ήταν ίση με δολλ. ΗΠΑ 272,75 με βάση τον παλαιό δείκτη, ενώ με με τη χρήση του νέου δείκτη η τιμή ανέρχεται σε δολλ. ΗΠΑ 282,25, είναι δηλαδή αυξημένη κατά 9,50 δολλ. ΗΠΑ.

γ) Όσον αφορά την ΠΕΤΡΟΛΑ, ακολούθησε το 2003 την ίδια μέθοδο τιμολόγησης αεροπορικού καυσίμου με αυτή των ΕΛ.ΠΕ για όλους τους πελάτες της πλην της εταιρείας MOBIL. Ως εκ τούτου η τιμή του αεροπορικού καυσίμου τη συγκεκριμένη ημερομηνία ήταν αυξημένη κατά 9,25 δολλ. ΗΠΑ.

50. Από τα παραπάνω συνάγεται ότι η ταυτόχρονη υιοθέτηση από τις εγχώριες εταιρείες διύλισης του νέου δείκτη, είχε ως αποτέλεσμα την ενιαία αύξηση της χονδρικής τιμής του αεροπορικού καυσίμου, στο βαθμό που οι υπόλοιποι παράγοντες (περιθώριο, εκπτώσεις) παρέμειναν αμετάβλητοι.

Ε. Κάλυψη του κόστους τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας μέσω της μετάβασης στο Νέο Δείκτη

51. Ο προαναφερθείς ν. 3054/2002, με τον οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη η υπ'αριθμ.98/1993 οδηγία, επιβάλλει στις εταιρείες διύλισης, τους εισαγωγείς καυσίμων και τους Μεγάλους Τελικούς Καταναλωτές, την υποχρέωση να τηρούν από 1.1.2003, αποθέματα ασφαλείας 90 ημερών όσον αφορά στα αεροπορικά καύσιμα. Σημειώνεται ότι αντίστοιχη υποχρέωση ισχύει από το 1998 για τις βενζίνες κίνησης, το πετρέλαιο θέρμανσης και μαζούτ. Ειδικώς οι κάτοχοι άδειας διύλισης μπορούν να συμμορφώνονται προς την υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων σχετικά με τα αεροπορικά

καύσιμα, φυλάσσοντας αποθέματα σε αργό πετρέλαιο ή ημι-κατεργασμένα ή πετρελαιοειδή προϊόντα. Επίσης, οι υπόχρεοι τήρησης αποθεμάτων ασφάλειας μπορούν ύστερα από συμφωνία να αναθέτουν σε τρίτο πρόσωπο το οποίο διαθέτει πιστοποιημένες αποθήκες την τήρηση μέρους ή του συνόλου των ποσοτήτων που υποχρεούνται να τηρούν.

52. Δεδομένου ότι, από 1.1.2003, τα διυλιστήρια όφειλαν να συμμορφωθούν προς την ως άνω υποχρέωση, ευλόγως θα ανέμενε κανείς ότι αυτά θα προέβαιναν σε αύξηση των τιμών πώλησης ώστε να καλύψουν το κόστος που θα συνεπαγόταν για κάθε εταιρεία ξεχωριστά η τήρηση των εν λόγω αποθεμάτων.

53. Δεν αμφισβητείται από τις καταγγελόμενες ότι επέλεξαν να καλύψουν το κόστος τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας που προβλέπει ο ν. 3054/2002, μέσω της ταυτόχρονης μετάβασης στο Νέο Δείκτη και χωρίς να προβούν σε μεταβολή των προμηθειών τους. Όπως ομολογεί η ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ «από τις διάφορες μεθόδους κάλυψης του κόστους η Εταιρεία μας, ενόψει της αλλαγής της βάσης τιμολόγησης (του Platt's) και του απροσδιόριστου του κόστους, νομίμως επέλεξε να το καλύψει μέσω της μετάβασης στο Platt's" (Υπόμνημα, σελ. 46, επίσης επιστολή υπ'αριθμ. 3529/21.6.2005). Ομοίως τα ΕΛ.ΠΕ. αναφέρουν στο Υπόμνημά τους ότι «[μ]ε δεδομένη τη διαφορά JET Aviation-JET στα 6USD/MT κατά μέσο όρο, πρότειναν στους πελάτες τους (κυρίως ΕΚΟ εκείνη την εποχή) την υιοθέτηση της νέας δημοσίευσης από 1.1.2003, χωρίς να μειωθεί όμως το premium λόγω της επιβάρυνσης που συνεπαγόταν η υποχρέωση τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας» (σελ. 33). Κατά τον ίδιο τρόπο ενήργησε και η Πετρόλα: στους πελάτες με τους οποίους συμφώνησε την υιοθέτηση της νέας τιμής Platt's από 1.1.2003, επικαλείται ότι μείωσε το premium κατά 6 USD/MT λόγω της νέας δημοσίευσης και ταυτόχρονα το αύξησε κατά το ίδιο ακριβώς ποσό (στην ουσία δηλ. παρέμεινε το ίδιο) λόγω της έναρξης υποχρέωσης τήρησης αποθεμάτων. Το ότι δεν μεταβλήθηκε το premium προκύπτει άλλωστε σαφώς από την από 31.12.2002 επιστολή της Petrola προς την ΕΚΟ όπου αναφέρεται ότι «Σας γνωρίζουμε ότι από 1.1.2003 ο υπολογισμός της τιμής για αγορά Jet A1 θα βασίζεται στην τιμή high FOB Med Basis Italy του Jet Av. Fuel. Όλοι οι άλλοι όροι συμπεριλαμβανομένων των premia παραμένουν σταθεροί». Στην περίπτωση δε της Shell, όπου χρησιμοποιήθηκε η χρήση της παλαιάς δημοσίευσης Platt's κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου, συμφωνήθηκε η αύξηση του premium κατά το ως άνω ποσό των 6USD/MT λόγω της υποχρέωσης τήρησης αποθεμάτων (Υπόμνημα ΕΛ.ΠΕ. σελ. 34).

54. Δεν αμφισβητείται επίσης ότι οι εταιρείες διύλισης κάλυψαν την επιβάρυνση που συνεπαγόταν η υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων ασφάλειας μέσω της μετάβασης στο Νέο Δείκτη χωρίς να έχουν προβεί προηγουμένως σε κοστολόγηση της υποχρέωσης αυτής (βλ. Υπόμνημα ΕΛ.ΠΕ., σελ. 34, Υπόμνημα ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ, σελ. 23-25). Κατά τη διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας, οι εκπρόσωποι των καταγγελομένων εταιρειών επανειλημμένως κατέθεσαν ότι ούτε είχαν υπολογίσει το κόστος της υποχρέωσης αυτής, αλλά ούτε ήταν και σε θέση να το πράξουν.

55. Επειδή ακριβώς το τελικό ύψος του κόστους τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας δεν έχει υπολογισθεί για κάθε εταιρεία διύλισης ξεχωριστά, οι συμβάσεις προμήθειας που καταρτίστηκαν μεταξύ των εταιρειών εμπορίας και των διυλιστηρίων για το 2003 περιέχουν τον όρο ότι η τιμή περιλαμβάνει και το κόστος τήρησης των αποθεμάτων, χωρίς περαιτέρω ανάλυση του ποσού που αναλογεί στο κόστος αυτό.

56. Ωστόσο, και οι δύο εταιρείες αναγνωρίζουν ότι ο υπολογισμός του κόστους αυτού είναι θεωρητικώς δυνατός, με βάση παρόμοιες μεθόδους. Ειδικότερα: κατά την ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ, το κόστος αυτό καθορίζεται από τα λειτουργικά και χρηματοοικονομικά έξοδα και το κόστος ευκαιρίας (δηλ. την αξία του προϊόντος που δεσμεύεται). Υποστηρίζεται όμως ότι, δεδομένης της μεταβλητότητας κυρίως του κόστους ευκαιρίας, το κόστος τήρησης αποθεμάτων δεν μπορούσε να προϋπολογισθεί. Αντίστοιχα, τα ΕΛ.ΠΕ. αναφέρουν ότι το κόστος τήρησης αποθεμάτων προκύπτει από το κόστος δέσμευσης του αποθηκευτικού χώρου, το λειτουργικό κόστος και το χρηματοοικονομικό κόστος (αξία των αποθεμάτων και κόστος από αρνητικές αποτιμήσεις λόγω μεταβολών στις τιμές αντικατάστασης). Δεν μπήκαν όμως στη λογική να κοστολογήσουν αλλά αντιμετώπισαν την τήρηση αποθεμάτων ως μέγεθος εμπορικό.

57. Παρόλο που η ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ δεν είχε, όπως ισχυρίζεται, προσδιορίσει το κόστος τήρησης αποθεμάτων, δήλωσε ότι η μέση ιστορική απόκλιση του Παλαιού Δείκτη από το Νέο (6 δολλ. ΗΠΑ) κάλυπτε την ανάγκη αύξησης τιμών που οφειλόταν -μεταξύ άλλων- στην αύξηση του κόστους που θα προέκυπτε από την τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας για το αεροπορικό καύσιμο (Υπόμνημα, σελ. 26-27). Αντίθετα τα ΕΛ.ΠΕ. δήλωσαν ότι αν ενεργούσαν κοστολογικά θα κατέληγαν σε τιμές εξαιρετικά υψηλές για τα δεδομένα της ελληνικής αγοράς. Γι αυτό κατέφυγαν σε δημοσιευμένες τιμές αποθηκεύτρων στη Βόρεια Ευρώπη και τη Μάλτα (Υπόμνημα, σελ. 36-37).

58. Από τις παραπάνω δηλώσεις, η Επιτροπή συνάγει δύο συμπεράσματα: Πρώτον, ότι οι καταγγελλόμενες εταιρείες είχαν -έστω και κατά προσέγγιση- υπολογίσει το κόστος των αποθεμάτων ασφάλειας και γνώριζαν το ύψος του, χωρίς όμως να το ανακοινώσουν στους πελάτες τους. Δεύτερον, ότι το κόστος αυτό δεν είναι κατ'ανάγκη το ίδιο για τις δύο επιχειρήσεις. Και τούτο είναι εύλογο, διότι οι συντελεστές διαμόρφωσης του κόστους στις δύο εταιρείες δεν συμπίπτουν.

59. Συνοψίζοντας, προέκυψε από την αποδεικτική διαδικασία ότι: α) οι καταγγελλόμενες κάλυψαν το κόστος τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας με ενιαία αύξηση που προκλήθηκε από την μετάβαση στο Νέο Δείκτη, β) δεν είχαν όμως προσδιορίσει (ή τουλάχιστον ανακοινώσει) το κόστος αυτό, αν και ο υπολογισμός ήταν δυνατός, γ) το κόστος αυτό εκτιμάται ότι διαφέρει για κάθε εταιρεία, διότι διαφέρουν οι μεταβλητές που το επηρεάζουν και δ) η απόφαση να καλυφθεί με τον τρόπο αυτό το κόστος υποχρεωτικής τήρησης αποθεμάτων ασφάλειας ήταν εμπορική απόφαση των καταγγελλομένων, δεδομένου ότι η μέθοδος αυτή προφανώς δεν επιβάλλεται αλλά ούτε και προβλέπεται από τον προαναφερθέντα ν. 3054/2002.

V3. Βούληση εναρμόνισης

60. Εξετάζεται περαιτέρω κατά πόσον η προεκτεθείσα ομοιόμορφη συμπεριφορά ήταν συνέπεια μίας καθ'οιονδήποτε τρόπο συνεννόησης ή συνεργασίας μεταξύ των καταγγελομένων εταιρειών.

61. Αν και κάθε επιχείρηση είναι ελεύθερη να προσαρμόζει τη συμπεριφορά της προς την παρούσα ή αναμενόμενη συμπεριφορά των ανταγωνιστών της, είναι ωστόσο αντίθετο στους κανόνες του ανταγωνισμού να συνεργάζεται με οποιοδήποτε τρόπο με αυτούς, προκειμένου να καθορίσει έναν ομοιόμορφο τρόπο δράσης αναφορικά με την αύξηση τιμών και να εξασφαλίσει την επιτυχία του με την εκ των προτέρων εξάλειψη κάθε αβεβαιότητας ως προς τη συμπεριφορά των άλλων σχετικά με τα ουσιώδη στοιχεία αυτής της δράσης, όπως το ποσό, θέμα - αντικείμενο, ημερομηνία και τόπο των αυξήσεων (ΔΕΚ απόφαση 14.7.1972, C-48/69, ICI κατά Επιτροπής, Συλλ. 1972, σελ. 99, σκέψη 118).

62. Η συνεργασία συνίσταται στον συντονισμό των σχεδίων δράσης των επιχειρήσεων, χωρίς να απαιτείται η ύπαρξη συμφωνίας. Δεν είναι άλλωστε απαραίτητο να έχει προκαθορισθεί πλήρως η συμπεριφορά των επιχειρήσεων. Είναι αναγκαίο όμως να υφίσταται ένα mimimum αμοιβαίας επαφής, με την έννοια ότι οι συμμετέχοντες πρέπει να έχουν κατά κάποιο τρόπο συνεννοηθεί ή έστω αλληλοενημερωθεί ως προς τις προθέσεις τους (υπ'αριθμ. Ε.Α. 263/IV/2004 απόφ.).

63. Ο συντονισμός μπορεί να λάβει πολλές μορφές. Αρκεί για παράδειγμα οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις να ανταλλάσσουν εκ των προτέρων πληροφορίες ως προς την στάση που κάθε μία προτίθεται να τηρήσει, ώστε να μπορούν να ρυθμίζουν την εμπορική τους συμπεριφορά γνωρίζοντας ότι οι ανταγωνιστές τους θα ενεργήσουν κατά τον ίδιο τρόπο (βλ. ΔΕΚ απόφαση ICI, ό.π., σκέψη 56). Αρκεί επίσης οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις να αφήσουν τους άλλους να σχηματίσουν μια εικόνα για την επιχειρηματική πολιτική που πρόκειται να ακολουθήσουν μέσω της δημόσιας ανακοίνωσης για αλλαγές στην τιμολογιακή τους πολιτική, όταν από το σύνολο των συνθηκών προκύπτει χωρίς αμφιβολία ότι οι ανακοινώσεις αποσκοπούν στην αμοιβαία συνεννόηση (Ε.Α. υπ'αριθμ. 263/IV/2004 απόφ.). Σε κάθε περίπτωση, αρκεί για την κατάφαση της εναρμονισμένης πρακτικής αρκεί μία επιχείρηση να εναρμονίσει τη συμπεριφορά της αυτόβουλα και ενσυνείδητα με τις επιθυμίες μίας άλλης επιχείρησης (Ε.Ε. Hasselblab, ΕΕΕΚ 1982, L απόφαση 161/18 απόφαση).

64. Ενόψει των γνωστών νομικών κινδύνων είναι τελείως απίθανο να υπάρχει γραπτή αποτύπωση των λεπτομερειών της συνεργασίας αυτού του είδους (απόφαση Ε.Ε. 19.12.1990, υπόθ. Soda-ash/Solvay, ΕΕΕΚ 1991, L 152/1, παρ. 54). Για να σχηματίσει λοιπόν πεποίθηση η Επιτροπή, θα πρέπει να εκτιμήσει όλες τις ενδείξεις, όχι μεμονωμένα αλλά στο σύνολό τους, λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της σχετικής αγοράς. Σημαντική ένδειξη μπορεί να αποτελέσει και ο παραλληλισμός της συμπεριφοράς, εφόσον καταλήγει σε όρους ανταγωνισμού που δεν ανταποκρίνονται στους φυσιολογικούς όρους της αγοράς, λαμβανομένης υπόψη της φύσεως των προϊόντων, της σπουδαιότητας του αριθμού των επιχειρήσεων και του όγκου της αγοράς (ICI, ό.π., σκέψη 66).

65. Εξαιτίας της αποδεικτικής αυτής δυσχέρειας, το ΔΕΚ έχει κρίνει ότι η παράλληλη συμπεριφορά αποτελεί εναρμονισμένη πρακτική όταν η συμπεριφορά αυτή δεν μπορεί να αποδοθεί στις συνθήκες της αγοράς και, κατά συνέπεια, δεν υπάρχει άλλη εξήγηση γι΄αυτήν (απόφαση 20.1.1994, συν. υποθέσεις C-89/1985, C-104/1985, C-114/1985, C-116/1985, C-117/1985 και C-125/1985 έως C-129/1985, Ahlstrom Osakeyhtio κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων «Woodpulp», Συλλ. 1993, σελίδα I -01307, σκέψη 71).

66. Από τα στοιχεία του φακέλου και την ακροαματική διαδικασία προκύπτει ότι οι καταγγελόμενες εταιρείες αντέδρασαν ταυτόχρονα, και κατά τρόπο ομοιόμορφο, στην εισαγωγή της υποχρέωσης τήρησης αποθεμάτων και ενημέρωσαν σχεδόν ταυτόχρονα τους πελάτες τους (εταιρείες εμπορίας) ως προς την απόφασή τους να καλύψουν το κόστος της ανωτέρω υποχρέωσης μέσω της μετάβασης στο Νέο Δείκτη.

67. Αν και η ενημέρωση αυτή από τα διυλιστήρια προς τις εταιρείες εμπορίας ήταν επί το πλείστον προφορική, είναι ενδεικτικό ότι ανευρέθησαν -κατά την έρευνα της ΓΔΑ- τηλεομοιοτυπικά μηνύματα των εταιρειών ΠΕΤΡΟΛΑ και ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ που απεστάλησαν την ίδια ακριβώς ημερομηνία (ήτοι την 23.12.2002, ουσιαστικά την τελευταία εργάσιμη του χρόνου) στην εταιρεία εμπορίας AVINOIL, η οποία προμηθευόταν και από τις δύο αυτές εταιρείες διύλισης, σχετικά με την απόφασή τους να προσαρμοστούν στο νέο δείκτη από 1.1.2003 και σχετικά με τον τρόπο ενσωμάτωσης του κόστους τήρησης των αποθεμάτων. Περαιτέρω, τόσο τα ΕΛ.ΠΕ όσο και η ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ, σε επικοινωνία που είχε η καθεμία με διαφορετική εταιρεία εμπορίας - πελάτη της στις 20.12.2002 και 3.1.2003 αντίστοιχα, τους ενημέρωσαν (μέσω της αποστολής σχεδίου σύμβασης) ότι οι τιμές συμπεριλαμβάνουν και το κόστος τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας.

68. Εξάλλου, το γεγονός ότι και οι δύο καταγγελόμενες εταιρείες ανακοίνωσαν ταυτόχρονα (κατά τη διάρκεια του τελευταίου δεκαημέρου του Δεκεμβρίου 2002), στις εταιρείες εμπορίας αεροπορικών καυσίμων την απόφασή τους για κάλυψη του κόστους αποθεμάτων ασφαλείας μέσα από την προσαρμογή στο νέο δείκτη από 1.1.2003, προκύπτει από επιστολές που έστειλαν οι εταιρείες εμπορίας σε αεροπορικές εταιρείες, Πιο συγκεκριμένα:

α) Στην από 31.12.2002 επιστολή της προς τους πελάτες της, η ΕΚΟ-ΕΛΔΑ αναφέρει μεταξύ άλλων ότι

«we advise that local refiners have sent firm notice that effective January 1st 2003, their product sales will switch to the New Jet Aviation Fuel Basis which will also include the cost of Compulsory Stock Obligation (CSO) coming into effect for the first time in Greece" [«σας γνωστοποιούμε ότι τα εγχώρια διυλιστήρια έχουν στείλει οριστική ειδοποίηση, η οποία θα τεθεί σε ισχύ από 1η Ιανουαρίου 2003, ότι οι πωλήσεις των προϊόντων θα προσαρμοστούν στη νέα βάση υπολογισμού του κόστους των αεροπορικών καυσίμων που θα περιλαμβάνει επίσης το κόστος της υποχρεωτικής τήρησης αποθεμάτων η οποία εφαρμόζεται για πρώτη φορά στην Ελλάδα»].

β) Σε επιστολή της προς τους πελάτες της, η Shell Aviation αναφέρει επίσης ότι

«It is now confirmed that local refineries (private ones & state owned) have come with decision to apply w.e.f. 1.1.2003 "New Jet High" Platt's quotation, replacing the existing "High FOB MED" one. Therefore, all sales taking place from 1.1.2003 will be effected on this Platt's quotation. In addition, by fuels local law, refineries are the responsible entities to apply the C.S.O. fee, we are told that this fee is included in the new pricing. ... Further to this, we are told

there is no change in the established refineries Premia, paid by Shell. Given all the above, we have no choice but implement these changes with effect 01 January 2003. .... However, this is a decision imposed on us and we are obliged to go along".

[Εχει πλέον επιβεβαιωθεί ότι τα εγχώρια διυλιστήρια (ιδιωτικά και κρατικά) αποφάσισαν να εφαρμόσουν από 1.1.2003 το νέο δείκτη Platt΄s "New Jet High" που αντικαθιστά τον υπάρχοντα "High FOB MED". Συνεπώς, όλες οι πωλήσεις που θα λαμβάνουν χώρα από 1.1.2003 θα γίνονται με το Νέο Δείκτη. Επιπροσθέτως, σύμφωνα με το τοπικό νόμο περί καυσίμων,τα διυλιστήρια υποχρεούνταν να εφαρμόζουν χρέωση για υποχρεωτική τήρηση αποθεμάτων ασφάλειας. ... Σε συνέχεια αυτού, μας πληροφόρησαν ότι δεν υπάρχει αλλαγή στις ισχύουσες προμήθειες των διυλιστηρίων που πληρώνει η Shell. Με βάση τα παραπάνω, δεν έχομε άλλη επιλογή παρά να εφαρμόσουμε αυτές τις αλλαγές από 1.1.2003. ... Όμως, αυτή είναι μία απόφαση η οποία επιβλήθηκε σε εμάς και είμαστε υποχρεωμένοι να προχωρήσουμε με αυτήν].

γ) Σε επιστολή της BP προς τους πελάτες της, αναφέρεται μεταξύ άλλων ότι

«Further to our email dated 31 December 2002, advising of the decision by our suppliers in Greece to amend the pricing basis on which they sell to us to εthe new FOB Mediterranean (Italy) Jet Aviation Fuel (High) quotation without any adjustment to their premia, and our consequent requirement to pass this change on to you, I am writing now to advise the latest position. The Greek refiners remain adamant that this is being done in order to fulfill the EU Directive obligation that Greece has to hold compulsory stocks of 90 days with effect from 01 January 2003. Our efforts to convince the refiners that changing their pricing basis is an unacceptable method of implementing CSO have been unsuccessful.»

[Σε συνέχεια της από 31 Δεκεμβρίου 2002 ηλεκτρονικής επιστολής μας, η οποία σας ενημερώνει για την απόφαση των προμηθευτών μας στην Ελλάδα να προσαρμόσουν τους τιμολογιακούς δείκτες με βάση τους οποίους πωλούν προς εμάς στο νέο δείκτη FOB Mediterranean (Italy) Jet Aviation Fuel (High) χωρίς καμία προσαρμογή των προμηθειών, και για το συνακόλουθο αίτημά μας να περάσουμε την αλλαγή αυτή σε σας, σας γράφω τώρα για να σας ενημερώσω για την τελευταία τοποθέτηση. Τα ελληνικά διυλιστήρια παραμένουν αμετακίνητα στη θέση ότι αυτό γίνεται προκειμένου να εφαρμόσουν την υποχρέωση που έχει η Ελλάδα με βάση κοινοτική οδηγία να τηρεί υποχρεωτικά αποθέματα 90 ημερών από 1 Ιανουαρίου 2003. Οι προσπάθειές μας να πείσουμε τα διυλιστήρια ότι η αλλαγή της τιμολογιακής τους βάσης είναι ένας απαράδεκτος τρόπος να εφαρμόσουν την υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων δεν ήταν επιτυχής.

69. Στις παραπάνω επιστολές, οι εταιρείες εμπορίας αναφέρουν ότι οι εταιρείες διύλισης «αποφάσισαν» να καλύψουν το κόστος τήρησης των αποθεμάτων μέσω της προσαρμογής στη νέα κλίμακα τιμών από 1.1.2003 και ότι μάλιστα μένουν «αμετακίνητες» στην απόφασή τους αυτή. Κατά την κρίση της Ε.Α., οι εν λόγω επιστολές συνιστούν σοβαρή ένδειξη ότι η αναπροσαρμογή των τιμών ήταν το αποτέλεσμα μίας συντονισμένης δράσης των εταιρειών διύλισης και όχι μία «φυσιολογική και αναμενόμενη αντίδραση στις συνθήκες της αγοράς».

70. Οι αντίθετοι ισχυρισμοί των καταγγελλομένων όσον αφορά την αποδεικτική αξία των μηνυμάτων προς την AVINOIL και των επιστολών εμπορίας κρίνονται απορριπτέοι. Καταρχάς, η κοινή αποστολή της πρότασης σύμβασης την 23.12.2002 δεν είναι αυτονόητη, λαμβανομένου υπόψη ότι η ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ απέστειλε αντίστοιχες προτάσεις για τα άλλα έτη, είτε πολύ νωρίτερα, είτε πολύ αργότερα (10.12.2001 για το έτος 2002, 7.1. και 26.1.2004 για το έτος 2004). Ούτε ο ισχυρισμός των ΕΛ.ΠΕ. ότι η AVINOIL ενημέρωσε αμέσως τη μητρική της για την προσφορά της ΠΕΤΡΟΛΑ ευσταθεί, διότι η αποστολή της πρότασης της ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ προηγήθηκε χρονικά, όπως προκύπτει από τα αντίστοιχα τηλεομοιοτυπικά μηνύματα.

71. Δεν ευσταθεί περαιτέρω το επιχείρημα περί μειωμένης αξιοπιστίας των ανωτέρω επιστολών για το λόγο ότι οι εταιρείες εμπορίας ήθελαν ευλόγως να πείσουν τους πελάτες τους ότι δεν ευθύνονται οι ίδιες για την αύξηση τιμών. Το κίνητρο των εταιρειών εμπορίας είναι άνευ σημασίας στην υπό κρίση υπόθεση η οποία αφορά στη συμπεριφορά των εταιρειών διύλισης και όχι των εταιρειών εμπορίας. Από τη σκοπιά αυτή, κρίσιμο στοιχείο είναι το ταυτόσημο περιεχόμενο των επιστολών αυτών ως προς τον τρόπο και το χρόνο δράσης των διυλιστηρίων, το οποίο δεν αμφισβητείται. Δεν μπορεί επίσης να γίνει δεκτός ο ισχυρισμός ότι η αναφορά των επιστολών σε απόφαση των «εταιρειών» διύλισης σε πληθυντικό αριθμό δεν υποδηλώνει κοινή απόφαση των εταιρειών, αλλά αυτόνομη απόφαση κάθε μίας εκ των εταιρειών διύλισης, από τις οποίες προμηθεύονταν καύσιμα οι εν λόγω εταιρείες εμπορίας. Είναι μεν αληθές ότι οι εταιρείες εμπορίας έχουν περισσότερους προμηθευτές, η επιχειρούμενη όμως ερμηνεία των επιστολών περί αυτόνομης απόφασης των εταιρειών διύλισης δεν είναι πειστική. Είναι χαρακτηριστικό ότι η Shell αναφέρεται στην επιστολή της σε απόφαση τόσο των κρατικών όσο και των ιδιωτικών διυλιστηρίων, ενώ η ίδια προμηθευόταν μόνο από τα ιδιωτικά (ΠΕΤΡΟΛΑ και ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ). Ομοίως η ΕΚΟ αναφέρεται αδιακρίτως στα εγχώρια διυλιστήρια, ενώ προμηθευόταν μόνο από την ΠΕΤΡΟΛΑ και τα ΕΛ.ΠΕ.

72. Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει, κατά την κρίση της Επιτροπής, ότι οι καταγγελλόμενες επιχειρήσεις προέβησαν σε ταυτόχρονες ανακοινώσεις και αναγγελίες προς τους πελάτες τους σχετικά με τη μελλοντική τους συμπεριφορά, εξαλείφοντας έτσι μεγάλο τμήμα της αβεβαιότητας που είναι συμφυής με κάθε ανεξάρτητη αλλαγή τιμολογιακής ή εμπορικής πολιτικής. Δεδομένου ότι τα στοιχεία αυτά συνιστούν σοβαρές ενδείξεις εναρμονισμένης πρακτικής, πρέπει να εξετασθεί κατά πόσον υπάρχει άλλη εξήγηση για την επίμαχη συμπεριφορά, κατά πόσον δηλ. θα μπορούσε αυτή να αποδοθεί στις συνθήκες της αγοράς.

73. Οι καταγγελόμενες εταιρείες ισχυρίζονται ότι η συμπεριφορά των διυλιστηρίων κατά την κρίσιμη περίοδο Νοεμ.-Δεκ. 2002 ήταν παράλληλη και εξηγήσιμη. Τόσο ο χρόνος και η μέθοδος κάλυψης του κόστους τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας όσο και το ύψος της ανατίμησης εξηγούνται από τις συνθήκες της αγοράς και δεν μπορούν να αποδοθούν σε εναρμόνιση. Ειδικότερα:

74. Ως προς το χρόνο μετάβασης στο Νέο Δείκτη: Οι καταγγελλόμενες εταιρείες ισχυρίζονται ότι η επιλογή του χρονικού σημείου για τη μετάβαση στο Νέο Δεί-

κτη (1.1.2003) εξηγείται από τις συνθήκες της αγοράς, δεδομένου ότι τα διυλιστήρια προβαίνουν σε διαπραγματεύσεις με τους πελάτες τους κατά την περίοδο Οκτωβρίου-Δεκεμβρίου. Οι συμβάσεις οριστικοποιούνται στο τέλος του έτους, τίθενται σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου και είναι ετήσιας διάρκειας. Συνεπώς, η εφαρμογή του Δείκτη από 1.1.2003 είναι εύλογη επιχειρηματική συμπεριφορά, όπως και η παράλληλη κοινοποίηση των προσφορών στο τέλος του έτους.

75. Ως προς τον τρόπο κάλυψης του κόστους υποχρεωτικής τήρησης αποθεμάτων: Αμφότερες οι καταγγελλόμενες υποστηρίζουν ότι η ανατίμηση επιβαλλόταν από τις συνθήκες της αγοράς δεδομένου ότι τέθηκε σε ισχύ ο νόμος για την υποχρεωτική τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας. Δεν προέβησαν ωστόσο σε υπολογισμό του κόστους τήρησης των αποθεμάτων, αν και τούτο είναι θεωρητικώς δυνατό, διότι -κατά την ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ- δεν μπορούσε το κόστος να προϋπολογισθεί (και συνεπώς ούτε να αποτυπωθεί στις συμβάσεις), ενώ -κατά τα ΕΛ.ΠΕ. - είναι μέγεθος εμπορικό.

Ως εκ τούτου, η ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ έκρινε ότι ευλόγως, λόγω του απροσδιορίστου του κόστους και ενόψει της αλλαγής της βάσης τιμολόγησης, μπορούσε να το καλύψει μέσω της μετάβασης στο Νέο Δείκτη.

Όσον αφορά τα ΕΛ.ΠΕ. και την ΠΕΤΡΟΛΑ, υποστηρίζουν ότι προέβησαν σε αύξηση 6 δολλ. ΗΠΑ με βάση δημόσιες πηγές, που εκτιμούσαν το σχετικό κόστος αποθήκευσης κατά την κρίσιμη περίοδο σε περίπου 6 δολλ. ΗΠΑ/ΜΤ. Έπρεπε όμως και να δεχθούν μία μείωση που να ακυρώνει την τεχνητή αύξηση που συνεπαγόταν η μετάβαση στο Νέο Δείκτη. Για τη μείωση αυτή, οι εταιρείες διύλισης εκτίμησαν την αναμενόμενη ανατίμηση που θα επέφερε η μετάβαση στο Νέο Δείκτη και διαπίστωσαν ότι η μέση ιστορική διαφορά των δύο δεικτών ανερχόταν στο ποσό των δολλ. ΗΠΑ 5,97/ΜΤ, οπότε ευλόγως θεώρησαν ότι η μέση μελλοντική διαφορά των δύο δεικτών θα διαμορφώνονταν στο ίδιο ποσό. Συνεπώς, εφόσον κατά την εκτίμησή τους, το κόστος τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας ήταν ισόποσο με την αναμενόμενη μετάβαση στο νέο δείκτη, ισχυρίζονται ότι ευλόγως συμψήφισαν τα δύο αυτά μεγέθη.

76. Ως προς το ύψος της ανατίμησης: Περαιτέρω, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς όλων των καταγγελλομένων, το γεγονός ότι στιγμιαίως κατά την ημερομηνία επιβολής (2.1.2003) η παρατηρηθείσα διαφορά των δύο δεικτών ανερχόταν στα 9 δολλ. ΗΠΑ, ήταν δηλ. κατά 50% μεγαλύτερη του ως άνω «κόστους» για την τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας (ήτοι 6 δολλ.ΗΠΑ/ΜΤ) είναι αδιάφορο όσον αφορά την εκτίμηση της αναμενόμενης διαφοράς. Άνευ σημασίας είναι επίσης το γεγονός ότι η βραχυπρόθεσμη ιστορική διαφορά των δύο δεικτών κατά το τελευταίο δίμηνο του 2002 ακολούθησε αυξητική τάση (από 5 δολλ. ΗΠΑ/ΜΤ στα 9 δολλ. ΗΠΑ/ΜΤ αφού διήλθε μέσω των 10 δολλ. ΗΠΑ) με μέση τιμή τα 7,8 δολλ.ΗΠΑ. Σύμφωνα με τις καταγγελλόμενες, για λόγους στατιστικής συνέπειας, η αναμενόμενη διαφορά για τους επόμενους 12 μήνες θα πρέπει να εκτιμάται με βάση την ιστορική διαφορά των 12 προηγουμένων μηνών. Ομοίως αξιολογείται ως αδιάφορο το γεγονός ότι η πραγματική διαφορά των δύο δεικτών κατά την περίοδο 1.1.2003-31.4.2003, που επακολούθησε των συμβάσεων, αυξήθηκε ακόμη περισσότερο για να φθάσει μέχρι και τα 15 δολλ. ΗΠΑ. Η εξέλιξη αυτή δεν ήταν εκ προοιμίου γνωστή και αποδίδεται σε απρόβλεπτα γεγονότα (όπως ο πόλεμος στο Ιράκ και η συνακόλουθη αύξηση των ναύλων). Απέφερε λοιπόν όφελος, θα μπορούσε όμως να επιφέρει και ζημία.

77. Τους ως άνω προβαλλόμενους ισχυρισμούς των εταιρειών η Επιτροπή Ανταγωνισμού κρίνει αβάσιμους και απορριπτέους για τους ακόλουθους λόγους:

78. Είναι αληθές ότι εξωγενείς παράγοντες, και δη η ρύθμιση του ν. 3054/2002, επέβαλαν στις εταιρείες διύλισης την υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας και συνεπώς τις επιβάρυναν με το κόστος συμμόρφωσης προς την υποχρέωση αυτή. Ωστόσο η νομοθετική ρύθμιση ούτε προσδιόρισε το κόστος αυτό, ούτε επέβαλε την μερική, ολική ή προσαυξημένη μετακύλισή του στο επόμενο στάδιο της αξιακής αλυσίδας. Συνεπώς, τόσο ο προσδιορισμός όσο και η μετακύλιση του εν λόγω κόστους καθώς και η μέθοδος και ο χρόνος υλοποίησης των παραπάνω αποτελούν επιχειρηματική επιλογή. Όπως κάθε επιχειρηματική απόφαση θα έπρεπε λοιπόν να ενέχει αφενός τους συνήθεις κινδύνους και την αβεβαιότητα σχετικά με την αντίδραση των ανταγωνιστών, αφετέρου τους ειδικούς κινδύνους που απορρέουν από τη φύση του συγκεκριμένου προϊόντος, δεδομένου ότι το κόστος τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας: α) είναι εν μέρει εκτεθειμένο στην μεταβλητότητα των τιμών των πετρελαιοειδών και αυξομειώνεται αναλόγως με τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά κατά το διάστημα μεταξύ της κτήσης και της ανανέωσης των αποθεματικών και β) διαμορφώνεται κατά το άλλο μέρος από τα ειδικά στοιχεία κόστους του ανταγωνιστή.

79. Και οι δύο εταιρείες διύλισης ισχυρίσθηκαν ότι, δεδομένου ότι δεν διέθεταν ίδια εκτίμηση για το κόστος που θα συνεπαγόταν για κάθε μία από αυτές ξεχωριστά η τήρηση αποθεμάτων ασφάλειας, επέλεξαν να το καλύψουν με την ίδια αύξηση, μέσω της μετάβασης στο Νέο Δείκτη η οποία τυχαίως συνέπιπτε χρονικά, λαμβάνοντας υπόψη διάφορες (ενδεχομένως και κοινές δημόσιες) πηγές ως προς το ύψος των αποθηκεύτρων.

80. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι συνθήκες της υπό κρίση αγοράς, η οποία - αν και ολιγοπωλιακή - υφίσταται σημαντικές ανταγωνιστικές πιέσεις, δεν είναι δυνατόν να υπαγόρευσαν τη συγκεκριμένη συμπεριφορά στις καταγγελλόμενες επιχειρήσεις. Δεν μπορεί πράγματι να εξηγηθεί πως και οι δύο επιχειρήσεις αποφάσισαν ανεξάρτητα η μία από την άλλη και χωρίς συντονισμό της δράσης τους: α) να μην προβούν σε κοστολόγηση της υποχρέωσης τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, αν και τούτο ήταν κατά κοινή ομολογία θεωρητικώς δυνατό β) να εκτιμήσουν το κόστος αυτό στο ίδιο ποσό των 6 δολλ. ΗΠΑ (όση δηλ. η ιστορική διαφορά των δύο δεικτών), ενώ οι παράγοντες καθορισμού του εν λόγω κόστους διαφέρουν από την μία εταιρεία στην άλλη γ) να θεωρήσουν την κοινή αυτή αύξηση ως ανταγωνιστική, δ) να μετακυλίσουν εξ ολοκλήρου το τίμημα αυτό στις εταιρείες εμπορίας χωρίς να το μειώσουν ή ακόμη και να το προσαυξήσουν, ε) να θέσουν σε ισχύ την μετακύλιση την ίδια ημερομηνία (ήτοι την 1.1.2003).

81. Αλλά ούτε και το ύψος της ανατίμησης εξηγείται από τις συνθήκες της υπό κρίση αγοράς. Αν οι συνθήκες της αγοράς υπαγόρευαν τη συμπεριφορά των διυλιστηρίων, τα τελευταία θα είχαν προσαρμόσει τα premia κατά τρόπο που να αντανακλά την αναμενόμενη διαφορά των δύο δεικτών κατά την ημερομηνία μετά-

βασης. Η αναμενόμενη διαφορά δεν ταυτίζεται με την μέση ιστορική διαφορά αλλά αναφέρεται σε μελλοντικές τιμές και αντανακλά τις προσδοκίες των συμβαλλομένων για μελλοντικές τιμές των παραμέτρων που συνιστούν τη διαφορά αυτή (ναύλα, ασφάλιστρα κλπ.). Η μέση ιστορική διαφορά είναι ένας από τους πιθανούς τρόπους εκτίμησης της αναμενόμενης διαφοράς, δεν είναι όμως ούτε ο μοναδικός, ούτε (όπως αποδεικνύεται εκ των πραγμάτων) ο πλέον ακριβής, ιδιαίτερα όταν εμφανίζονται μεγάλες αποκλίσεις από τον μέσο, διαχρονικές τάσεις και άλλα χαρακτηριστικά μη στασιμότητας. Η χρήση της μέσης ιστορικής διαφοράς ήταν συνεπώς επιχειρηματική επιλογή των διυλιστηρίων.

82. Όπως κάθε επιχειρηματική απόφαση, έτσι και η επιλογή του μέσου ιστορικού όρου, θα ενείχε τους συνήθεις κινδύνους και αβεβαιότητες για τη συμπεριφορά των ανταγωνιστών καθώς και τους ειδικούς κινδύνους του μεγέθους που επιδιώκεται να προβλεφθεί, δεδομένου ότι το μέγεθος αυτό σχετίζεται κυρίως με τιμές ναύλων στη σχετική ναυλαγορά. Η χρήση του ιστορικού μέσου ορίζοντος 12 μηνών για την πρόβλεψη των ναύλων (και κατά συνέπεια της διαφοράς μεταξύ του Παλαιού και Νέου Δείκτη) δεν είναι δεδομένη για κάθε ανταγωνιστή στην υπό κρίση αγορά. Ιδιαίτερα δε όταν παρατηρούνται στοιχεία μη στασιμότητας (όπως η αυξητική τάση κατά το τελευταίο δίμηνο, όπου ο μέσος όρος αυξήθηκε από 6 σε 9 δολλ. ΗΠΑ), τα οποία δημιουργούν συνθήκες αβεβαιότητας ως προς την εξέλιξη των τιμών και την αντίδραση των ανταγωνιστών. Συνεπώς ο ισχυρισμός των καταγγελλομένων εταιρειών ότι ο ιστορικός μέσος όρος επελέγη και από τις δύο ως ο ασφαλέστερος τρόπος εκτίμησης για την αναμενόμενη διαφορά δεν ευσταθεί, ούτε δικαιολογείται από τους όρους λειτουργίας της υπό κρίση αγοράς.

83. Περαιτέρω, η Επιτροπή κρίνει ότι ούτε ο τρόπος (μετάβαση στο Νέο Δείκτη) ούτε ο χρόνος επιβολής του κόστους τήρησης των αποθεμάτων μπορεί να εξηγηθεί ως απλή παράλληλη συμπεριφορά. Καταρχάς, το επιχείρημα της ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ ότι το κόστος δεν μπορούσε να προϋπολογισθεί δεν ευσταθεί, διότι η μετακύλιση του κόστους τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας στον αγοραστή θα μπορούσε κάλλιστα να προκύψει απολογιστικά, όπως άλλωστε γίνονται και οι εκπτώσεις για διακριτές συνθήκες που δεν είναι εκ προοιμίου γνωστές (π.χ. εκπτώσεις όγκου). Ομοίως δεν είναι πειστικό το επιχείρημα των ΕΛ.ΠΕ. και ΠΕΤΡΟΛΑ ότι επέλεξαν την αύξηση των 6 δολλ. ΗΠΑ με βάση το κόστος των αποθηκεύτρων ως ανταγωνιστικό τίμημα. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, στις ευρωπαϊκές χώρες που είχε προσδιορισθεί το κόστος τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας για το JA-1 είτε από τις εταιρείες διύλισης, είτε από τους οργανισμούς τήρησης αποθεμάτων, αυτό κυμαινόταν την περίοδο αναφοράς (1.1.2003 και έπειτα) μεταξύ 4,27 και 5.96 ευρώ/1000 λίτρα, δηλ. 6,7 -7 δολλ. ΗΠΑ/ΜΤ. Εξάλλου, το περιοδικό Jet Fuel Intelligence (13.1.2003), εκτιμούσε το κόστος αυτό στα 5 δολλ. ΗΠΑ/ΜΤ, άλλως 1,5 λεπτά/γαλόνι.

84. Είναι πράγματι απορίας άξιο πως σε μία αγορά όπου παρατηρούνται συχνά μετακινήσεις πελατών, οι καταγγελλόμενες υιοθέτησαν ακριβώς την ίδια μέθοδο και συνεπώς την ίδια αύξηση για την κάλυψη του κόστους αποθεμάτων ασφαλείας, δεδομένου ότι -σύμφωνα με τις ίδιες τις καταγγελλόμενες - ακόμη και η διαφορά λίγων λεπτών μπορεί να είναι καθοριστική στην αγορά του αεροπορικού καυσίμου και να προκαλέσει αυξομείωση των μεριδίων αγοράς. Μη πειστικό είναι το επιχείρημα των ΕΛ.ΠΕ. ότι δήθεν δεν επιθυμούσαν να αυξήσουν το μερίδιο αγοράς τους, καθόσον η ίδια εταιρεία δηλώνει στη συνέχεια ότι καταβάλει προσπάθειες να αυξήσει τις πωλήσεις της που μειώθηκαν μετά τη συγχώνευση με την ΠΕΤΡΟΛΑ.

85. Εξάλλου η δημοσίευση του περιοδικού Jet Fuel Intelligence στο τεύχος της 13.1.2003 ενισχύει την πεποίθηση ότι, στην υπό κρίση υπόθεση, η ταυτότητα ενεργειών των καταγγελλομένων εταιρειών δεν ήταν αυθόρμητη ούτε αντικειμενικά δικαιολογημένη από αλλαγές των στοιχείων της αγοράς, αλλά ήταν προϊόν συντονισμού που εκδηλώθηκε στο τέλος του 2002 με τις δημόσιες ανακοινώσεις που προαναφέρθηκαν. Στο εν λόγω περιοδικό αναφέρεται ότι «Greek refiners are using the introduction of a compulsory storage fee from Jan.1 as an excuse to switch their pricing terms to the new Platt's quotation for Mediterranean jet fuel, without factoring in the difference of around $10 per ton currently running between the old and the new quotes. This effectively doubles the $5/ton charge that has been widely expected to recover the costs for meeting European Union compulsory storage requirements (JFI Oct. 21). [...] At issue is lack of transparency of the additional costs. [...] But in Greece, refiners are making no attempt to reconcile the difference between the old and new quota".

[Τα ελληνικά διυλιστήρια χρησιμοποιούν την εισαγωγή της χρέωσης για την υποχρεωτική τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας από 1ης Ιανουαρίου ως δικαιολογία για να αλλάξουν τους όρους τιμολόγησης σύμφωνα με το νέο δείκτη Platt's χωρίς να εφαρμόζουν τη διαφορά των περίπου 10δολλ. ΗΠΑ/ΜΤ που ισχύει τώρα μεταξύ του παλαιού και του νέου δείκτη. Αυτό στην πράξη διπλασιάζει τα 5 δολλ.ΗΠΑ/ΜΤ που αναμενόταν να καλύπτουν το κόστος συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις υποχρεωτικής τήρησης αποθεμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (JFI, 21 Οκτ.). [...] Το πρόβλημα είναι η έλλειψη διαφάνειας του επιπρόσθετου κόστους. [...] Αλλά στην Ελλάδα, οι εταιρείες διύλισης δεν κάνουν καμία προσπάθεια να συμφιλιώσουν τη διαφορά μεταξύ του παλαιού και του νέου δείκτη].

86. Πράγματι, η διαφορά μεταξύ των δύο δεικτών (παλαιού και νέου) δεν έχει καμία σχέση με το κόστος τήρησης των υποχρεωτικών διαθεσίμων. Ως εκ τούτου, η προσαρμογή στο νέο δείκτη συνιστούσε έναν αδιαφανή τρόπο κάλυψης του κόστους τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, εφόσον μέσω της πρακτικής αυτής δεν προκύπτει ποιο και πόσο είναι το πραγματικό κόστος τήρησης των αποθεμάτων για κάθε εταιρεία διύλισης. Εξάλλου, ο τρόπος που επιλέχθηκε προκειμένου να καλυφθεί το κόστος τήρησης των αποθεμάτων δεν αποτελούσε τον μοναδικό τρόπο εφαρμογής της νέας νομοθεσίας περί υποχρεωτικών διαθεσίμων. Το κόστος τήρησης των αποθεμάτων θα μπορούσε να καλυφθεί από την προσαρμογή της προμήθειας της εταιρείας διύλισης η οποία επιβαρύνει την κάθε εταιρεία εμπορίας. Έτσι, θα δινόταν η δυνατότητα στους πελάτες της κάθε εταιρείας διύλισης να γνωρίζουν την επιβάρυνση που προοριζόταν να καλύψει το κόστος τήρησης των αποθεμάτων. Αντίθετα, ο τρόπος που επιλέχθηκε από τις εταιρείες διύλισης απέκλεισε κάθε έννοια διαφάνειας

και κάθε δυνατότητα λειτουργίας του ανταγωνισμού ως προς τη συγκεκριμένη τιμολογιακή επιβάρυνση.

87. Ακόμη και αν υποτεθεί ότι οι εταιρείες διύλισης δεν γνώριζαν το κόστος τήρησης των αποθεμάτων, αυτό δεν δικαιολογεί την ομοιόμορφη και ταυτόχρονη απόφαση τους να καλύψουν το κόστος τήρησης των αποθεμάτων μέσω των νέων δεικτών οι οποίοι οδηγούσαν σε μία αύξηση των τιμών των καυσίμων κατά περίπου 9 δολάρια ανά μετρικό τόνο. Η αδυναμία ή άρνηση των εταιρειών διύλισης να κοστολογήσουν την τήρηση των αποθεμάτων δεν εξηγεί πώς αποφάσισαν όλες οι εταιρείες να καλύψουν το κόστος με μία αύξηση κατά 9 δολάρια ανά μετρικό τόνο, ενώ προφανώς το κόστος αυτό δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι το ίδιο για όλες τις εταιρείες διύλισης με δεδομένες τις διαφορές ως προς τη λειτουργία τους και το μέγεθός τους. Από τα στοιχεία που έχει η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού στη διάθεσή της προκύπτει οι εν λόγω εταιρείες έχουν διαφορετικά οικονομικά μεγέθη (οικονομική ισχύς, απασχολούμενο προσωπικό, κόστος λειτουργίας, ετήσιες πωλήσεις κ.α.). Η αύξηση αυτή, ομοιόμορφη για όλες τις εταιρείες διύλισης, είναι εξάλλου σαφώς και ανεξήγητα μεγαλύτερη από το κόστος της τήρησης αποθεμάτων όπως αυτό έχει υπολογιστεί σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη. Είναι σαφές ότι η ως άνω περιγραφόμενη πρακτική των εταιρειών διύλισης δεν συνάδει με την πρακτική στην οποία θα προέβαιναν οι εταιρείες μέσα σε συνθήκες αποτελεσματικού ανταγωνισμού. Δεν θα μπορούσε δε να γίνει, αν η κάθε εταιρεία δεν είχε τη βεβαιότητα ότι και οι ανταγωνιστές της θα έπρατταν ανάλογα, γεγονός που της εξασφάλιζε ότι δεν θα υπήρχε διαρροή πελατών προς τους ανταγωνιστές. Είναι ενδεικτικό ότι οι εταιρείες διύλισης ουδόλως επιδίωξαν να διαφοροποιηθούν ως προς τον τρόπο κάλυψης του κόστους τήρησης αποθεμάτων λαμβάνοντας διαφορετικά ή επιπρόσθετα μέτρα (για παράδειγμα μείωση των προμηθειών) προκειμένου να καταστήσουν τις τιμές τους περισσότερες ελκυστικές σε σύγκριση με τις τιμές των ανταγωνιστριών εταιρειών. Οι διαπιστώσεις αυτές ενισχύονται από την κατάθεση του μάρτυρα της IATA, σύμφωνα με τον οποίο: «εάν μάθαινε ότι δύο διυλιστήρια έχουν τις ίδιες τιμές για το κόστος τήρησης των αποθεμάτων, θα θεωρούσε ότι υπάρχει προσυνεννόηση μεταξύ των εταιρειών». Και περαιτέρω ότι «δεν γνωρίζει άλλη χώρα όπου οι τιμές είναι ίσες» (βλ. πρακτικά 953ης/8.6.2006 συνεδρίασης της ολομέλειας της Ε.Α.).

88. Επιπλέον, εάν η ομοιόμορφη συμπεριφορά των τριών εταιρειών διύλισης στο νέο δείκτη ήταν αποτέλεσμα απλώς παράλληλης συμπεριφοράς και όχι εναρμονισμένης πρακτικής εκ μέρους των τριών εταιρειών διύλισης, οι εν λόγω εταιρείες δεν θα μπορούσαν να προβούν σε προσαρμογή ταυτοχρόνως και δη την ίδια ημέρα στο νέο δείκτη, αλλά η μία εταιρεία θα προσάρμοζε την πρακτική της ακολουθώντας το παράδειγμα ήδη εφαρμοσθείσας πρακτικής από ανταγωνίστρια εταιρεία. Συνεπώς, στο πλαίσιο μιας παράλληλης συμπεριφοράς θα προηγούνταν οι αποφάσεις της μίας εταιρείας ως προς την κάλυψη του κόστους τήρησης των αποθεμάτων και την προσαρμογή στο νέο δείκτη και θα ακολουθούσαν χρονικά αντίστοιχες αποφάσεις και επιλογές των ανταγωνιστριών εταιρειών οι οποίες προσαρμόζονται στα νέα δεδομένα της αγοράς. Σε κάθε περίπτωση, η παράλληλη συμπεριφορά εμπεριέχει το στοιχείο της ελάχιστης έστω χρονικής απόστασης της συμπεριφοράς του ενός ανταγωνιστή από τον άλλον.

89. Εξάλλου, η ομοιόμορφη αντίδραση των εταιρειών διύλισης δεν δικαιολογείται από άλλες συγκεκριμένες συνθήκες της εν λόγω αγοράς. Όπως ήδη έχει σημειωθεί παραπάνω, οι εταιρείες διύλισης δεν ήταν υποχρεωμένες βάσει κάποιας νομοθετικής διάταξης να καλύψουν το κόστος τήρησης των αποθεμάτων ασφάλειας του αεροπορικού καυσίμου μέσα από την προσαρμογή στο νέο δείκτη. Υπό το πρίσμα αυτό, έχει σημασία και ο χρόνος μετάβασης στο Νέο Δείκτη. Οι εταιρείες διύλισης λειτούργησαν ευκαιριακά, με την έννοια ότι με κοινή και συνειδητή επιχειρηματική επιλογή εφήρμοσαν το Νέο Δείκτη από 1.1.2003 ώστε να συμπέσει χρονικά με την έναρξη της υποχρεωτικής τήρησης αποθεμάτων.

90. Τα προεκτεθέντα στοιχεία, εκτιμώμενα εν συνδυασμώ και στο σύνολό τους, αξιολογούνται από την Επιτροπή ως σοβαρά, συγκλίνοντα και επαρκή για την απόδειξη ύπαρξης εναρμονισμένης πρακτικής. Τόσο από την εξέταση των συνθηκών της σχετικής αγοράς όσο και των οικονομικών μεγεθών και των συνθηκών λειτουργίας και διαμόρφωσης τιμών των καταγγελλομένων επιχειρήσεων προκύπτει ότι η ομοιόμορφη συμπεριφορά δεν είναι άλλως δικαιολογημένη, παρά αποδίδεται αποκλειστικά και μόνο στην έμπρακτη συνεννόηση μεταξύ των εταιρειών διύλισης και στη διαμόρφωση εκ μέρους τους εναρμονισμένης πρακτικής, της οποίας πληρούνται όλα τα στοιχεία. Έχοντας δε, ως αποτέλεσμα, την αισθητή νόθευση και περιορισμό του ελεύθερου ανταγωνισμού στη σχετική αγορά, η σύμπτωση βούλησης για ταυτόχρονη αύξηση και ενιαία διαμόρφωση των τιμών, σε βάρος των εταιρειών εμπορίας και τελικά σε βάρος των καταναλωτών, από τις καθών επιχειρήσεις, συνιστά εναρμονισμένη πρακτική που εμπίπτει στην απαγόρευση του άρθρου 1 παραγρ. 1 εδ. α του ν. 703/1977.

V.4. ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΠΟΥ ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑΓΩΓΟ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ-ΣΠΑΤΩΝ

91. Όπως ήδη εκτέθηκε ανωτέρω, από το Φεβρουάριο του 2004 τα αεροπορικά καύσιμα μεταφέρονται στον Αερολιμένα Αθηνών κατά κύριο λόγο μέσω του πετρελαιαγωγού Ασπροπύργου-Σπάτων, ενώ μικρές ποσότητες διακινούνται με βυτιοφόρα. Ο αγωγός αυτός ανήκει στην «Εταιρεία Αγωγού Καυσίμων Αεροδρομίου Αθηνών Α.Ε.» στη μετοχική σύνθεση της οποίας συμμετέχουν τα ΕΛ.ΠΕ. με ποσοστό 50%, η ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ με ποσοστό 16%, ο «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών» με ποσοστό 17% και η «Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε.» με ποσοστό επίσης 17%. Το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας του αγωγού καθορίζεται στο άρθρο 25 του ν. 3054/2002.

92. Σύμφωνα με την έρευνα της Γ.Δ.Α, οι καθών συνήψαν, ενόψει της λειτουργίας του αγωγού, συμφωνία αμοιβαίας αγοραπωλησίας (εξυπηρέτησης) για εφοδιασμό των φορολογικών αποθηκών που κάθε εταιρεία διατηρεί στις εγκαταστάσεις της άλλης. Στο πλαίσιο της συμφωνίας αυτής, οι εταιρείες εμπορίας-πελάτες της ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ που προμηθεύονται καύσιμο με προορισμό τα Σπάτα, εξυπηρετούνται για λογαριασμό της ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ με καύσιμο που διαθέτει η ΕΛ.ΠΕ, ενώ η ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ διαθέτει ίσες ποσότητες για λογαριασμό της ΕΛ.ΠΕ στην ΕΚΟ-ΕΛΔΑ από τους Αγίους Θεοδώρους με δεξαμενόπλοια για τον εφοδιασμό από αυτήν άλλων αερολιμένων (Ρόδος, Κρήτη, κ.λ.π). Η τιμή την οποία χρέωνε η ΕΛ.ΠΕ στη ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ για το 2004, είναι ίση με

το μέσο όρο των τιμών Platt's High Fob Med για φορτία Jet Aviation Fuel (265,23 δολ/κυβικό μέτρο) που έχουν δημοσιευτεί το προηγούμενο ημερολογιακό έτος (2003) και παρέμεινε η ίδια για όλο το διάστημα του έτους. Η συμφωνία αυτή δεν έχει γνωστοποιηθεί στην Επιτροπή Ανταγωνισμού και συνεπώς δεν έχουν αξιολογηθεί ούτε το αντικείμενό της, ούτε τα αποτελέσματά της υπό το πρίσμα των κανόνων του ελεύθερου ανταγωνισμού.

93. Περαιτέρω, όπως προέκυψε από τα στοιχεία του φακέλου και ιδίως το Υπόμνημα της ΕΛ.ΠΕ. (σελ. 48), στα τέλη του 2003 «οι αρμόδιοι της ΕΑΚΑΑ», η ΕΛ.ΠΕ. και οι εταιρείες εμπορίας προέβησαν σε συμφωνίες σχετικά με τον τρόπο τιμολόγησης του διακινούμενου μέσω του αγωγού καυσίμου. Ομοίως και η ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ συνομολογεί ότι υπήρξαν επαφές μεταξύ εταιρειών εμπορίας και διυλιστηρίων για την αλλαγή της μεθόδου τιμολόγησης (Υπόμνημα, σελ. 31). Η Γ.Δ.Α. διαπιστώνει, από την αυτεπάγγελτη έρευνα της, ότι οι δύο καταγγελλόμενες εταιρείες υιοθέτησαν από 1.1.2004 ίδια μέθοδο υπολογισμού της τιμής και ίδια προμήθεια -συμπεριλαμβανομένων και των λοιπών επιβαρύνσεων- για τις πωλήσεις μέσω αγωγού. Επίσης, η Γ.Δ.Α. διαπιστώνει ότι οι ως άνω εταιρείες προέβησαν σε ταυτόχρονη αλλαγή της προμήθειας (premium) που χρεώνουν τις εταιρείες εμπορίας αεροπορικών καυσίμων στις νέες τους συμβάσεις για το 2004, η οποία υπολογίζεται σε ετήσια και όχι σε τριμηνιαία βάση.

94. Η άνω συμφωνία που φέρεται να έλαβε χώρα στα τέλη του 2003 δεν γνωστοποιήθηκε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού και συνεπώς δεν καθίσταται δυνατόν να αξιολογηθούν το αντικείμενο και τα αποτελέσματά της με βάση τους κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού.

95. Οι τυχόν συμφωνίες και πρακτικές που έλαβαν χώρα μεταξύ επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της παραγωγής, εμπορίας και διακίνησης πετρελαιοειδών και συνδέονται με την λειτουργία του αγωγού Ασπροπύργου-Σπάτων είναι ανεξάρτητες από την εξεταζόμενη εδώ παράβαση, η οποία συνίσταται στην εναρμονισμένη κάλυψη του κόστους τήρησης των αποθεμάτων ασφάλειας μέσω της μετάβασης στο νέο δείκτη Platt's. Για το λόγο αυτό, κρίνεται ότι πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο περαιτέρω διερεύνησης για να διαπιστωθεί κατά πόσον υπάρχει ευρύτερος συντονισμός της τιμολογιακής πολιτικής στον τομέα των αεροπορικών καυσίμων.

96. Για τους λόγους αυτούς και δεδομένης της ανεπάρκειας των στοιχείων που έχει στη διάθεσή της, η Επιτροπή καλεί τη Γενική Διεύθυνση να υποβάλει αυτοτελή εισήγηση, εντός δύο μηνών από την έκδοση της παρούσας απόφασης, επί των εν λόγω συμφωνιών και πρακτικών καθώς και επί των συνεπειών της λειτουργίας του αγωγού στην τιμολόγηση των αεροπορικών καυσίμων.

V.5. ΕΠΙΒΑΛΛΟΜΕΝΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

97. Σύμφωνα με το άρθρο 9 του ν. 703/1977 παρ.1 και 2:

«1. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού αν, μετά από σχετική έρευνα που διεξάγεται είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν καταγγελίας ή αίτησης του Υπουργού Ανάπτυξης, διαπιστώσει παράβαση της παρ. 1 του άρθρου 1 και των άρθρων 2, 2α και 5 ή των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, μπορεί με απόφασή της:

α) να υποχρεώσει τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις ή τις ενώσεις επιχειρήσεων να παύσουν την παράβαση και να παραλείπουν αυτή στο μέλλον,

β) να αποδέχεται, εκ μέρους των ενδιαφερόμενων επιχειρήσεων ή ενώσεων επιχειρήσεων, την ανάληψη δεσμεύσεων, με τις οποίες θα παύει η παράβαση, και να καθιστά τις δεσμεύσεις αυτές υποχρεωτικές για τις επιχειρήσεις,

γ) να επιβάλει μέτρα συμπεριφοράς ή διαρθρωτικού χαρακτήρα, τα οποία πρέπει να είναι αναγκαία και πρόσφορα για την παύση της παράβασης και ανάλογα με το είδος και τη βαρύτητα αυτής. Μέτρα διαρθρωτικού χαρακτήρα επιτρέπεται να επιβάλλονται μόνο στην περίπτωση που είτε δεν υφίστανται εξίσου αποτελεσματικά μέτρα συμπεριφοράς είτε όλα τα εξίσου αποτελεσματικά μέτρα συμπεριφοράς είναι ενδεχομένως οχληρότερα από τα μέτρα διαρθρωτικού χαρακτήρα,

δ) να απευθύνει συστάσεις σε περίπτωση παράβασης των άρθρων 1, 2 και 2α, όπως προστίθενται με τον παρόντα ν. 703/1977 και να απειλήσει πρόστιμο ή χρηματική ποινή ή και τα δύο, σε περίπτωση συνέχισης ή επανάληψης της παράβασης,

ε) να θεωρήσει ότι κατέπεσε το πρόστιμο ή η χρηματική ποινή ή και τα δύο, όταν με απόφασή της βεβαιώνεται η συνέχιση ή επανάληψη της παράβασης,

στ) να επιβάλει πρόστιμο στις επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων που υπέπεσαν στην παράβαση.

2. Το κατά την προηγούμενη παράγραφο επιβαλλόμενο ή απειλούμενο πρόστιμο μπορεί να φτάνει μέχρι ποσοστού δεκαπέντε τοις εκατό (15%) των ακαθάριστων εσόδων της επιχείρησης της τρέχουσας ή της προηγούμενης της παράβασης χρήσης. Για τον καθορισμό του ύψους του προστίμου πρέπει να λαμβάνονται υπόψη η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. Η κατά την προηγούμενη παράγραφο προβλεπόμενη χρηματική ποινή ανέρχεται μέχρι του ποσού των δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ για κάθε ημέρα καθυστέρησης συμμόρφωσης προς την απόφαση και από την ημερομηνία που θα ορίσει η απόφαση.»

98. Η εναρμονισμένη πρακτική των εταιρειών διύλισης είχε ως περιεχόμενο τον καθορισμό τιμών που αποτελεί μία από τις ουσιώδεις παραβάσεις του άρθρου 1 του ν. 703/1977 και ρητά αναφέρεται στο άρθρο αυτό. Η εναρμόνιση έλαβε χώρα το Δεκέμβριο του 2002 και υλοποιήθηκε από τα μέρη την 1.1. 2003. Σύμφωνα δε με τα στοιχεία που έχει η Επιτροπή στη διάθεσή της για τη θεμελίωση της διάρκειας της παράβασης, η ως άνω περιγραφόμενη εναρμονισμένη πρακτική διήρκησε τουλάχιστον ένα έτος, ήτοι το έτος 2003, για τις εταιρείες ΕΛ.ΠΕ και ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ και τουλάχιστον εννέα (9) μήνες για την εταιρεία ΠΕΤΡΟΛΑ μέχρι δηλ. τη συγχώνευσή της με την ΕΛ.ΠΕ. Σε κάθε περίπτωση, η τιμολογιακή πολιτική των καταγγελομένων και ενδεχομένως και των λοιπών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην αγορά του αεροπορικού καυσίμου παραμένει εξεταστέα για το μεταγενέστερο χρονικό διάστημα, στο πλαίσιο της εισήγησης που θα καταθέσει η Γ.Δ.Α. για τις συναφείς με τον αγωγό πρακτικές.

99. Επειδή η παύση ή/και η μη επανάληψη στο μέλλον μίας τέτοιας παράβασης δεν είναι στην πράξη δυνατή αν δεν προσδιορίσει κάθε εταιρεία διύλισης αυτόνομα και ανεξάρτητα το κόστος τήρησης αποθεμάτων, είναι αναγκαίο να επιβληθεί στις εν λόγω εταιρείες υποχρέ-

ωση προσδιορισμού του ως άνω κόστους προϋπολογιστικά και απολογιστικά.

100. Περαιτέρω, δεδομένου ότι η διαπιστωθείσα εναρμονισμένη πρακτική είχε περιεχόμενο τον καθορισμό τιμών, πρέπει να επιβληθεί στις καταγγελλόμενες επιχειρήσεις πρόστιμο. Σύμφωνα με το άρθρο 9 του ν. 703/1977 για τον καθορισμό του ύψους του προστίμου πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και η διάρκεια της παράβασης εκτός από τη σοβαρότητά της.

101. Στην από 12.5.2006 ανακοίνωσή της, η Επιτροπή Ανταγωνισμού καθόρισε κατευθυντήριες γραμμές για τη μέθοδο υπολογισμού του προστίμου, με σκοπό τη διασφάλιση της διαφάνειας και της αντικειμενικότητας κατά την άσκηση της διακριτικής ευχέρειας που της έχει απονείμει ο νομοθέτης για τον καθορισμό του ύψους των προστίμων. Η Επιτροπή κρίνει ότι η εφαρμογή των ανωτέρω κατευθυντηρίων γραμμών είναι δυνατή στην παρούσα υπόθεση. Εν τούτοις εν προκειμένω ο υπολογισμός του προστίμου βάσει των κατευθυντηρίων γραμμών καταλήγει για κάθε επιχείρηση σε πρόστιμο κατά πολύ υψηλότερο από εκείνο που θα προέκυπτε βάσει του προηγουμένου συστήματος υπολογισμού. Για τον ανωτέρω λόγο, η Επιτροπή κρίνε ότι πρέπει να εφαρμοστεί η επιεικέστερη μέθοδος, δεδομένης της έναρξης της συζήτησης της υπόθεσης πριν από την υιοθέτηση της εν λόγω ανακοίνωσης και του γεγονότος ότι οι καταγγελόμενες δεν είχαν επαρκή χρόνο να την λάβουν υπόψη κατά την προετοιμασία της υπεράσπισής τους.

102. Η παράβαση είναι ιδιαιτέρως σοβαρή διότι αφορά οριζόντια σύμπραξη καθορισμού τιμών, η οποία ρητώς προβλέπεται στο άρθρο 1 του ν. 703/1977. Έλαβε χώρα μεταξύ δύο εταιρειών με μεγάλη οικονομική δύναμη οι οποίες καλύπτουν ποσοστό 90% της εγχώριας ζήτησης και επεκτείνεται γωγραφικώς στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας. Η παράβαση διήρκησε τουλάχιστον ένα έτος.

103. Με βάση τα παραπάνω, η Επιτροπή θεωρεί εύλογο να καθορισθεί το πρόστιμο σε ποσοστό 5% για τις εταιρείες ΕΛ.ΠΕ. και ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ και 3% για την εταιρεία ΠΕΤΡΟΛΑ επί του κύκλου εργασιών της προηγούμενης της παράβασης χρήσης στην εγχώρια αγορά αεροπορικού καυσίμου, δηλαδή του κύκλου εργασιών της χρήσης του έτους 2002 στην ελληνικής αγοράς των αεροπορικών καυσίμων, δεδομένου ότι δεν αποδεικνύεται διάρκεια της παράβασης μεγαλύτερη του ενός έτους και η σχετική αγορά προϊόντος είναι σχετικά μικρού μεγέθους. Ενόψει αυτών, πρέπει να καθοριστεί το πρόστιμο σε 4.890.609 ευρώ για την ΕΛ.ΠΕ, σε 2.453.812 ευρώ για την ΠΕΤΡΟΛΑ, η οποία έχει απορροφηθεί από την ΕΛ.ΠΕ το Σεπτέμβριο του 2003 και συνεπώς η τελευταία καθίσταται υπεύθυνη για την πληρωμή του ανωτέρω προστίμου και σε 1.591.219 ευρώ για τη ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ.

104. Κατά την κρίση της Επιτροπής δεν συντρέχουν ελαφρυντικές περιστάσεις που να συνηγορούν υπερ της μείωσης των ανωτέρω προστίμων. Τα εν λόγω πρόστιμα δεν υπερβαίνουν το προβλεπόμενο από το άρθρο 9 παρ. 2 του ν. 703/1977, όπως ισχύει, ανώτατο όριο (15%) που αντιστοιχεί στον κύκλο εργασιών της προηγούμενης της παραβάσης χρήσης.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Α. Υποχρεώνει τις εταιρείες ΕΛ.ΠΕ. και ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ να παύσουν την στο ως άνω σκεπτικό της παρούσας απόφασης αναφερόμενη παράβαση και να παραλείπουν αυτήν στο μέλλον. Για το σκοπό αυτό, οι ως άνω εταιρείες υποχρεούνται:

α) Να υπολογίζουν, για κάθε ένα από τα επόμενα τρία έτη, το κόστος, που συνεπάγεται για κάθε μία από αυτές ξεχωριστά και ανεξάρτητα η συμμόρφωση προς την υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας αεροπορικού καυσίμου, αρχής γενομένης ενενήντα (90) ημέρες από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης

β) Να τηρούν, για κάθε ένα από τα επόμενα τρία έτη, απολογιστικά στοιχεία κόστους τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας αεροπορικού καυσίμου, αρχής γενομένης ενενήντα (90) ημέρες από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης

γ) Να γνωστοποιήσουν την παρούσα απόφαση στις εταιρείες εμπορίας με τις οποίες κάθε μία (ΕΛ.ΠΕ. και ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ) συναλλάσεται στην ελληνική αγορά αεροπορικού καυσίμου εντός τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης.

Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς οποιαδήποτε από τις προαναφερόμενες υποχρεώσεις (υπό α, β και γ), απειλεί με χρηματική ποινή δέκα χιλιάδων ευρώ (10.000 €) σε κάθε μία από τις εταιρείες και για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης από την παρέλευση του ανωτέρου προβλεπομένου χρόνου συμμόρφωσης.

Β. Επιβάλλει στην εταιρεία ΕΛ.ΠΕ. πρόστιμο ύψους τεσσάρων εκατομμυρίων οκτακοσίων ενενήντα χιλιάδων και εξακοσίων εννέα ευρώ (4.890.609€) για τη δική της συμμετοχή στην προαναφερθείσα εναρμονισμένη πρακτική, καθώς και πρόστιμο ύψους δύο εκατομμυρίων τετρακοσίων πενήντα τριών χιλιάδων και οκτακοσίων δώδεκα ευρώ (2.453.812€) για τη συμμετοχή στην ίδια εναρμονισμένη πρακτική της ΠΕΤΡΟΛΑ, της οποίας τα ΕΛ.ΠΕ. αποτελούν λειτουργικό και οικονομικό διάδοχο, ήτοι συνολικά ποσό επτά εκατομμυρίων τριακοσίων σαράντα τεσσάρων χιλιάδων και τετρακοσίων είκοσι ένα ευρώ (7.344.421€).

Γ. Επιβάλλει στην εταιρεία ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ πρόστιμο ύψους ενός εκατομμυρίου πεντακοσίων ενενήντα μία χιλιάδων και διακοσίων δεκαεννέα ευρώ (1.591.219 €). για τη συμμετοχή της στην προαναφερθείσα εναρμονισμένη πρακτική.

Η απόφαση εκδόθηκε στις 5 Φεβρουαρίου 2007.

Η απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, σύμφωνα με το άρθρο 26 παρ. 7 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 1890/Β/29.12.2006).

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 5 Φεβρουαρίου 2007

Ο Πρόεδρος
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster@et.gr